

**Universidad
Autónoma
Metropolitana**



Casa abierta al tiempo **Azcapotzalco**

División de Ciencias Sociales y Humanidades

Maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas

**La bicicleta en la movilidad cotidiana: Experiencias de
mujeres que viven en la ciudad de México**

Tesis para obtener el grado de Maestra en Planeación y Políticas
Metropolitanas

Presenta: María Soledad de la Paz Díaz Vázquez

Miembros del Jurado:

Dra. Guénola Capron

Directora de Tesis

Dra. María Teresa Esquivel

Dra. Paola Jirón

Sinodales

México, D.F

Febrero de 2015

*A mi padre, Mario Díaz y a mi abuelita Chayito, quienes desde el cielo
guían mi camino.*

*A mi madre, Alicia Vázquez, por darme la vida y guiarme en todo
momento.*

A mi hermana, Amada Aurora, por su apoyo incondicional.

*A mis sobrinos, Abraham y Hernán, quienes llenan de alegría cada día de
mi vida.*

*A Dany, por apoyarme y entender con paciencia lo que significa para mi
esta etapa de la vida.*

A ti que te espero con ansias mi pequeño y más grande amor.

A mis amigos, quienes de una u otra manera están presentes en mi vida.

A todos con mucho cariño.

Soledad Díaz

Agradecimientos

Me gustaría que estas líneas sirvieran para expresar mi más sincero agradecimiento a todas aquellas personas que con su ayuda han colaborado en la realización de este trabajo, en especial a la Dra. Guénola Capron, mi asesora de tesis, por sus conocimientos, orientaciones, seguimiento y supervisión, pero sobre todo por su paciencia, motivación y el apoyo brindado a lo largo de estos años.

A la Dra. Lake Sagaris quien muy amablemente me recibió en una estancia de investigación de Mayo-Agosto de 2014 en la Pontificia Universidad Católica de Chile y me hizo partícipe de su curso "Hacia ciudades cicloinclusivas: planificación, participación y diseño". Su entusiasmo y comentarios atinados, despertaron en mí el interés por realizar el trabajo que ahora presento.

A la Dra. Paola Jirón, quien actualmente labora en el Instituto de Vivienda de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, que sin conocerme, me abrió las puertas de su oficina para escucharme con atención, compartir su experiencia y aclarar mis ideas.

Al grupo chileno de ciclismo urbano, "Mujeres Arriba de la Cleta" (Macleta), por brindarme los conocimientos teóricos y empíricos para pedalear de forma segura en la ciudad y por alegrar mis domingos de CicloRecreovía.

A Santi, por alimentar mi espíritu aventurero y mostrarme, con la humildad que lo caracteriza, el mundo del ciclismo urbano.

A todas las mujeres que hicieron posible la realización del trabajo empírico compartiendo parte de su tiempo y experiencia durante las entrevistas.

Y finalmente, al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) por su financiamiento, y a la Universidad Autónoma Metropolitana (Unidad Azcapotzalco), particularmente a la Maestría de Planeación y Políticas Metropolitanas, entonces coordinada por la Dra. María Teresa Esquivel, por la confianza depositada al aceptarme entre sus alumnos, sus consejos y el apoyo brindado para la conclusión de este trabajo.

Índice

Introducción	1
Capítulo 1. Género y espacio urbano	22
Introducción al Capítulo	22
1.1 La dicotomía público-privado: espacio público-espacio doméstico	23
1.1.1 La ruptura de la dicotomía público-privado	25
1.2 El espacio público: una perspectiva de género	27
1.2.1 Significados y atributos	28
1.2.2 Los espacios públicos del siglo XX	29
1.2.2.1 Características de los espacios públicos en las ciudades	29
1.2.2.2 Transformaciones en el espacio público	31
1.2.2.3 La estructura del espacio urbano como condicionante en la organización de las actividades del hogar	34
1.3 Los ámbitos territoriales de las actividades cotidianas	36
1.3.1 La participación femenina en el trabajo doméstico y los ámbitos en los que se desenvuelve	36
1.3.2 La participación femenina en el mercado de trabajo y los ámbitos territoriales en donde se desenvuelve	39
1.4 La segregación espacial de género	44
1.4.1 Los espacios de sociabilidad	44
Conclusiones	51
Capítulo 2. La movilidad como organizadora de la vida cotidiana	54
Introducción al Capítulo	54
2.1 La movilidad en la vida cotidiana	54
2.1.1 La movilidad como sinónimo de transporte	55
2.1.2 El transporte como instrumento que permite moverse: "el giro en la movilidad"	58
2.2 La división sexual del trabajo y sus consecuencias en la movilidad diferenciada de hombres y mujeres	59
2.2.1 La movilidad en el curso de la vida	61
2.2.2 La cadena de tareas y las relaciones espacio-temporales en la vida de las mujeres	63
2.3 El transporte y las pautas de movilidad de hombres y mujeres	65
2.3.1 La percepción de inseguridad de las mujeres en el transporte público	67
2.3.2 El programa "Viajemos Seguras en el transporte público de la ciudad de México"	72
2.3.2.1 El programa "Viajemos Seguras": ¿política de seguridad o medida de protección?	74
2.4 La accesibilidad desde la experiencia de la movilidad cotidiana	76
2.4.1 Las barreras de la accesibilidad	77
Conclusiones	84

Capítulo 3. La movilidad en bicicleta y la adaptación del espacio público	87
Introducción al Capítulo	87
3.1 El modelo de movilidad urbana alternativo	90
3.2 La elección de la bicicleta como medio de transporte	91
3.2.1 El entorno natural	91
3.2.1.1 Topografía y paisaje	91
3.2.1.2 Clima	92
3.2.2 Factores socioeconómicos	94
3.2.3 Factores psicológicos y culturales	96
3.2.4 Costo, tiempo de viaje y esfuerzo	99
3.2.5 El espacio construido	99
3.2.5.1 Estructura Urbana	99
3.2.5.2. Infraestructura y equipamiento para el uso de la bicicleta	101
3.2.5.2.1 Ciclovías	102
3.2.5.2.2 Estacionamiento para bicicletas: espacios de acceso a la red	108
3.2.5.2.3 Integración con el transporte público	109
3.2.5.2.4 Programas de préstamo para bicicletas	110
3.2.6 Programas de capacitación, información y promoción de la bicicleta	112
Conclusiones	117
 Capítulo 4. La bicicleta en la movilidad de las mujeres	 120
Introducción al Capítulo	120
4.1 La bicicleta en el curso de la vida de las mujeres	122
4.2 Los apoyos sociales	125
4.3 Efectos de los espacios para el uso de la bicicleta	126
4.4 Experiencias de movilidad en bicicleta en la ciudad de México	128
4.4.1 La adquisición de habilidades para "andar en bicicleta"	129
4.4.1.1 Nivel de conocimiento	131
4.4.1.1.1 Conocimiento sobre cómo cambiar una llanta o darle mantenimiento a la bicicleta	132
4.4.1.1.2 Conocimiento sobre qué hacer en caso de robo	133
4.4.1.1.3 Conocimiento sobre cómo estacionar una bicicleta	133
4.4.1.1.4 Habilidad para manejar entre los autos	134
4.4.1.1.5 Conocimiento sobre seguridad y accesorios para el uso de la bicicleta	137
4.4.2 El uso de otros medios de transporte además de la bicicleta	140
4.4.3 Efecto de los espacios en la experiencia de andar en bicicleta de las mujeres	143
4.4.4 La bicicleta y la vida cotidiana de las mujeres	150
4.4.5 Influencia de la tecnología en la decisión de usar la bicicleta como transporte	154
4.4.6 Efectos del día, la noche y las condiciones climáticas en el uso de la bicicleta	154
4.4.7 Los apoyos sociales en la experiencia de andar en bicicleta	157
Conclusiones	162

Conclusiones Generales	170
Bibliografía	191
Cuadros y Gráficos	
Gráfica 1. Distribución modal en la Zona Metropolitana del Valle de México	59
Cuadro 1. Características del territorio en el que se seleccionaron a las mujeres que participaron en el estudio	10
Cuadro 2. Barreras de accesibilidad para la movilidad cotidiana en bicicleta	16
Cuadro 3. Barreras de accesibilidad para la movilidad cotidiana	78
Cuadro 4. Investigadores, año y ciudades en las que realizaron estudios sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte	118
Cuadro 5. Tipología de ciclistas	177
Cuadro 6. Barreras de accesibilidad por tipo de ciclista	180
Mapas	
Mapa 1. Viajes en bicicleta en la Zona Metropolitana del Valle de México	254
Mapa 2. Viviendas con automóvil en la Zona Metropolitana del Valle de México	255
Mapa 3. Área ciclable de la Zona Metropolitana del Valle de México	256
Anexo	198

Introducción

El objetivo de esta investigación es averiguar cómo las mujeres incorporan el uso de la bicicleta en sus prácticas de movilidad cotidiana. Para lograrlo, se recurre a la experiencia de mujeres que usan la bicicleta en diferentes zonas de la ciudad de México como medio de transporte. Por tratarse de un tema con muy pocos antecedentes, el estudio es de carácter exploratorio; en tal medida conduce a la generación de hipótesis y no a demostraciones concluyentes¹.

Aspectos teórico-metodológicos de la investigación

La decisión de elegir a las mujeres como objeto de estudio, se debe al cambio de perspectiva en la movilidad que ha surgido en los últimos años, desde los medios de transporte, hacia las personas que se desplazan (PIM, 2013-1018). Esta medida subraya la importancia de la accesibilidad a las actividades cotidianas en relación a los distintos grupos sociales. En el caso de las mujeres, aunque éstas no son un grupo homogéneo por sus características individuales (edad, nivel de estudios, etc.), se caracterizan por su papel en la estructura social, donde han ocupado un lugar preferente en el ámbito reproductivo.

¹ De acuerdo con Soriano (2000: 40-43) existen 3 tipos de investigación para obtener información directamente de la realidad social:

a) Los estudios exploratorios o de acercamiento a la realidad social. Su propósito es recabar información para reconocer, ubicar y definir problemas; fundamentar hipótesis, recoger ideas o sugerencias que permitan afinar la metodología, depurar estrategias, etc. para formular con mayor exactitud el esquema de investigación definitivo.

b) Los estudios descriptivos. Su objetivo central es obtener un panorama más preciso de la magnitud del problema o situación, jerarquizar los problemas, derivar elementos de juicio para estructurar políticas o estrategias operativas, conocer las variables que se asocian y señalar los lineamientos para la prueba de la hipótesis.

c) Los estudios que implican la prueba de hipótesis explicativas y predictivas. Su fin primordial es determinar las causas esenciales de los fenómenos y establecer predicciones, en términos de tendencias, sobre los procesos sociales.

Estos esquemas pocas veces se llevan a cabo de la forma planeada, pues en la práctica quizás se requiera el empleo de los tres tipos de estudios para lograr los objetivos deseados.

Los distintos roles que hombres y mujeres desempeñan implica tener modelos de movilidad distintos. Mientras ellas hacen desplazamientos próximos relacionados con la esfera doméstica, los hombres viajan más lejos por motivos relacionados con la esfera laboral, lo que limita las posibilidades de las mujeres en el acceso a la ciudad. Al ser la bicicleta un transporte que facilita los viajes en distancias cortas, su uso como medio de transporte entre las mujeres, puede convertirse en una “especie de indicador” para mejorar las condiciones de accesibilidad de la ciudad y facilitar los desplazamientos en bicicleta.

Etapas metodológicas

1) Revisión de documentos

Con la finalidad de tener un panorama general acerca de la movilidad en bicicleta en la ciudad de México se revisaron:

- La “Estrategia de Movilidad en Bicicleta para la Ciudad de México” (EMB) (UNAM, SMA, 2009)².
- El trabajo de Connolly (2009) en donde realiza un comparativo entre las Encuestas Origen y Destino de 1983, 1994 y 2007³.
- El Programa Integral de Movilidad 2013-2018 (PIM, 2013-2018).
- Los Tabulados de la EOD 2007.
- El trabajo desarrollado por Ruth Pérez (2013) a raíz de la implementación del Sistema Ecobici.

² Primer estudio sobre la movilidad en bicicleta que se realizó en la Ciudad de México que toma como referencia los datos arrojados por la EOD 2007.

³ Es la última Encuesta Origen y Destino desarrollada a la fecha, en ella aparece por primera vez la bicicleta en la distribución modal. El área de estudio comprende las 16 delegaciones del Distrito Federal, así como 40 de los 59 municipios del Estado de México que forman parte de la Zona Metropolitana del Valle de México.

- La “División social del espacio metropolitano y movilidad residencial” de Emilio Duhau (2003).

Además de las discrepancias en cuanto al porcentaje de ciclistas que existían en 2007 en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM)⁴, después de revisar estos documentos, se observa que en el análisis de la información no se considera la experiencia de viaje de las personas que se desplazan por la ciudad, situación que revela la necesidad de complementar estos trabajos con estudios cualitativos en donde se tome en cuenta la experiencia de los diversos grupos sociales en la movilidad y en el acceso a la ciudad.

2) Observación participante

La oportunidad que se me brindó para realizar una estancia de movilidad en la ciudad de Santiago de Chile, me permitió aplicar la técnica de observación participante⁵ al formar parte de las alumnas del “Bájate de la Vereda”, versión 16, diseñado por “Mujeres Arriba de la Cleta” (MACLETA), uno de los primeros grupos de ciclismo urbano para mujeres en América Latina. El curso está dirigido a mujeres que saben andar en bicicleta pero que suelen subirse a la banqueta por miedo a los autos⁶. La aplicación de esta técnica permitió conocer de cerca las expectativas de las mujeres que decidieron usar la bicicleta como transporte, sus actitudes y conductas ante determinados estímulos y las situaciones que las llevaron a actuar de uno u otro modo cuando circulaban por las calles de Santiago

⁴ 0.8% (PIM, 2013-2018), 1% (EMB, 2009) y 2% (Connolly, 2009).

⁵ La observación también puede efectuarse dentro del grupo, como parte activa del mismo. En este caso el investigador se somete a las reglas formales e informales del grupo social; participa en los distintos actos y manifestaciones de su vida; tiene acceso a sitios de reunión exclusivos del grupo, etc. Por estas características se le denomina observación participante (Soriano, 2000: 205-209).

⁶ El curso forma parte de la Escuela Bici Mujer y se desarrolla durante 7 domingos en alguna de las CicloRecreovías de Santiago de Chile (paseo similar al “Muévete en Bici” de la ciudad de México).

de Chile, una ciudad que apenas estaba descubriendo. Mi participación en dicho curso, aportó algunos elementos que más tarde me permitirían elaborar una Guía de Entrevista.

3) Selección de colonias en donde se realizarían las entrevistas

En la selección de las colonias se tomaron como principales fuentes bibliográficas: la "División social del espacio metropolitano y movilidad residencial" (Duhau, 2003) y el Diagnóstico sobre Movilidad en Bicicleta de la ciudad de México publicado en la "Estrategia de Movilidad en Bicicleta de la Ciudad de México" (UNAM, SMA, 2009).

De acuerdo con Duhau (2003), existen diferencias en la localización de diferentes grupos, estratos o clases sociales en el espacio, relacionadas con el costo de la vivienda y los costos derivados de habitar en áreas específicas de la ciudad. Además de las delegaciones centrales (Cuauhtémoc y Benito Juárez), los hogares de altos y muy altos ingresos, se sitúan al poniente y surponiente de la metrópoli en donde se observa un paisaje variado, al mismo tiempo que albergan el patrimonio arquitectónico e histórico, además de los equipamientos educativos de nivel superior y culturales más significativos (San Ángel en la delegación Álvaro Obregón, y los centros históricos de Coyoacán y Tlalpan)⁷.

Tlalpan es una de las delegaciones del sur que posee la mayor cantidad de viviendas con automóvil (Véase Mapa 2 en el Anexo a este trabajo). En estas delegaciones, los tramos con mayor probabilidad del uso de la bicicleta desaparecen casi por completo, por la baja densidad de población y por contar con zona de conservación (Véase Mapa 3 en el Anexo a este trabajo).

⁷ El poniente y poniente, por su altura resultaban propicios para construir, pues quedaban exentos de las inundaciones de la ciudad (Sánchez, 2010: 120).

Por el contrario, las delegaciones situadas de nororiente hasta el suroriente de la aglomeración en suelos salitrosos, de escasa permeabilidad, susceptibles de inundaciones y baja resistencia, concentran los hogares pertenecientes al estrato de menores ingresos (Duhau, 2003). Tláhuac es una de las delegaciones⁸ que posee la mayor cantidad de bicicletas particulares y en donde se realizan la mayor parte de los viajes en bicicleta para todos los propósitos (Véase Mapa 1 en el Anexo a este trabajo). En Iztacalco se realizan la mayor cantidad de viajes mixtos (en varios medios de transporte) (UNAM, SMA, 2009). De esta información se concluye que mientras los grupos de menores ingresos se transportan peatonalmente, en bicicletas o transporte público, los grupos de mayores ingresos suelen utilizar el transporte privado.

Dado que la mayor parte de la infraestructura ciclista fue construida en las delegaciones centrales (Cuauhtémoc, Benito Juárez y Miguel Hidalgo) aunque la “Estrategia de Movilidad de la Ciudad de México” señale también como áreas aptas para desplazarse en bicicleta las delegaciones del norte y oriente de la ciudad de México (Véase Mapa 3 en el Anexo a este trabajo), se tomó la decisión de elegir a mujeres que vivieran y que usaran la bicicleta en las delegaciones del centro, norte y oriente de la ciudad. El sur también fue considerado, a pesar de que la EMB señala que la topografía no permite este tipo de viajes, con la finalidad de conocer como las mujeres que viven en esta zona se desplazan por la ciudad. Con estos antecedentes y después de un ejercicio de observación no participante⁹ en algunas colonias ubicadas en éstas delegaciones, se eligieron: San Andrés Mixquic (Delegación Tláhuac), La Condesa (Delegación Cuauhtémoc), Pantitlán (Iztacalco), Martín Carrera (GAM),

⁸ Junto con Iztapalapa y Xochimilco (EMB, 2009: 65-71).

⁹ Técnica en la que el investigador se encuentra fuera del grupo.

San Juan de Aragón (GAM), San Andrés (Azcapotzalco) y la Carretera Picacho-Ajusco (Tlalpan).

4) Características de los territorios elegidos

San Andrés Mixquic es uno de los 50 pueblos rurales y semirurales del Distrito Federal y uno de los siete pueblos originarios¹⁰ de la delegación. Se encuentra en el extremo sur-oriental de esta demarcación, en una zona que antiguamente fue una isla rodeada por el Lago de Chalco, actualmente desecado y del que quedan únicamente algunos canales. Mixquic es un pueblo que forma parte del polígono de la zona chinampera declarada como patrimonio de la humanidad por la Unesco. La traza irregular del pueblo originario y el uso de suelo mixto, facilita el traslado en bicicleta al interior de los barrios y colonias y el acceso a lugares, actividades y personas. Existen dos medios de transporte que compiten con la bicicleta en los desplazamientos cortos: el mototaxi y el bicitaxi. La bicicleta particular se utiliza en todos los propósitos y cuando es necesario salir del pueblo se hace uso del microbús, camión, pesera, auto particular o taxi. El pueblo no cuenta con ciclovías o estacionamientos para bicicletas.

La Condesa se encuentra ubicada en la Delegación Cuauhtémoc, a unos 4 a 5 km al oeste del Zócalo. Está compuesta por tres colonias: la colonia Condesa, la colonia Hipódromo y la colonia Hipódromo Condesa, y es muy

¹⁰ Los pueblos originarios son definidos a partir de criterios como: Un origen prehispánico reconocido; conservan el nombre que les fue asignado durante la Colonia, compuesto por el nombre de un santo o santa patrona y un nombre náhuatl; aunque hay algunos casos en los que sólo conservan uno u otro; mantienen un vínculo con la tierra y el control sobre sus territorios y los recursos naturales; reproducen un sistema festivo centrado en las fiestas patronales y organizado a partir del sistema de cargo; mantienen estructuras de parentesco consolidadas; tienen un panteón sobre el que conservan control administrativo; y reproducen un patrón de asentamiento urbano particular caracterizado por un centro marcado por una plaza a la que rodean, principalmente la Iglesia, edificios administrativos y comercios. La principal demanda de los pueblos originarios se refiere al reconocimiento jurídico de sus formas tradicionales de organización, de su territorio y de sus recursos naturales (Álvarez, 2011: 11-12).

conocida por la gran cantidad de cafés, librerías, restaurantes, galerías y boutiques, así como por su vida cultural y nocturna. La Condesa comparte su frontera y espíritu bohemio con la colonia Roma y juntas conforman el Corredor Cultural Roma Condesa. En esta zona convergen usos mixtos (residenciales, comerciales y corporativos) y se recibe además, diariamente, una densa población flotante que hace uso de su infraestructura pública (parques, centros comerciales, vialidades, etc.). Es una de las zonas donde vive la población de altos ingresos de la ciudad. Sus colonias fueron beneficiadas con la implementación del Sistema de Bici Pública, Ecobici y la construcción de infraestructura ciclista (ciclovías y biciestacionamientos). El sistema Ecobici es utilizado en desplazamientos cortos para todos los propósitos dentro de la colonia o delegación pero también facilita el acceso a otras delegaciones centrales beneficiadas con el sistema (Benito Juárez y Miguel Hidalgo). La zona se encuentra dotada también de otros transportes como el metro, metrobús y trolebús además de autos particulares, microbuses, peseras y taxis. Además de Ecobici también es posible observar bicicletas particulares en la zona y negocios que ofrecen a sus usuarios estacionamiento para las bicicletas.

La *colonia Pantitlán* forma parte de la Delegación Iztacalco, se ubica en el oriente de la ciudad y es una de las colonias más antiguas del Distrito Federal. En tiempos de los aztecas, ese lugar era parte del Lago de Texcoco. Colinda con la colonia Agrícola Oriental, Arenal y el Estado de México (Ciudad Nezahualcóyotl). A ella se puede acceder por las avenidas Xochimilco (Eje 1 norte), Calzada I. Zaragoza, Prolongación Anillo Periférico y Avenida Pantitlán, desde el Estado de México. De acuerdo con la EMB (2009: 58), en esta delegación se realiza la mayor cantidad de viajes mixtos¹¹, debido al menor número de estaciones del metro y su reducida

¹¹ Combinación de varios medios de transporte en un solo viaje.

conexión directa y masiva con el centro de la ciudad. La colonia Pantitlán, cuenta con todos los servicios, no obstante, durante la última década, ha experimentado la construcción desmedida de unidades habitacionales, con esto ha aumentado de manera muy importante el tráfico y la demanda de lugares para estacionarse. En esta colonia y en la delegación en general, se utilizan bicicletas particulares en los viajes para todos los propósitos. Existen dos estacionamientos masivos para bicicletas, el más antiguo se encuentra en la salida de la Línea 9 del metro y el nuevo en la salida de la Línea 1.

La colonia *Martín Carrera* se localiza en la Delegación Gustavo A. Madero, al norte del Distrito Federal. Se trata de una colonia popular que surge en el período de 1930-1950, a raíz del crecimiento industrial en la zona (Sánchez, 2010:123)¹². La estación del metro más cercana es Martín Carrera y se encuentra a unas cuadas de la sede de la Delegación Gustavo A. Madero, la Basílica de Guadalupe y el Parque Nacional del Tepeyac. En la colonia, la bicicleta particular convive con los microbuses, taxis y autos particulares en los desplazamientos cotidianos. Al interior de la colonia no hay ciclovías ni biciestacionamientos.

La colonia *San Juan de Aragón* se ubica en la Delegación Gustavo A. Madero, al norte del Distrito Federal, al igual que la colonia Martín Carrera. Surge durante el desarrollo industrial en la zona en el período de 1930-1950 (Sánchez, 2010: 123). En los años sesenta se popularizó como conjunto urbano habitacional debido a la creciente y descontrolada demanda de su área¹³. Entre sus atractivos se encuentran el Bosque y el Zoológico de

¹² La colonia popular (también denominada asentamiento irregular), es producida por diversas modalidades de poblamiento como la invasión, la venta fraudulenta de lotes urbanos, la urbanización de tierras ejidales, y por la realización de las viviendas a partir de un proceso mixto de autoconstrucción y contratación de trabajadores más o menos pagados (OCIM, 1996).

¹³ Los conjuntos habitacionales son espacios planificados en los que la vivienda multifamiliar en edificios puede coexistir con viviendas unifamiliares, pueden ser el resultado de promotores inmobiliarios, privados y gubernamentales (OCIM, 1996).

San Juan de Aragón. La población que habita en las zonas aledañas es de bajos recursos. Los viajes al interior de la colonia se realizan en microbús, taxi, automóvil o bicicleta particular. Cuenta con una ciclovía que corre por la Av. Eduardo Molina de forma paralela al metrobús. A lo largo de ésta vía se encuentran algunos estacionamientos para bicicletas pero rara vez son utilizados.

San Andrés se localiza en la Delegación Azcapotzalco, al norte del Distrito Federal, al igual que la Delegación Gustavo A. Madero, se caracteriza por su desarrollo industrial de 1930-1950 y la conformación de colonias populares. La demarcación colinda con los municipios de Tlalnepantla de Baz, Naucalpan de Juárez y con las delegaciones Gustavo A. Madero, Miguel Hidalgo y Cuauhtémoc. En esta colonia, la bicicleta se utiliza para viajes cortos y suele combinarse con el metro o el microbús en trayectos largos. La delegación cuenta con una ciclovía pero ésta no atraviesa por la colonia San Andrés. Tampoco se cuenta con estacionamientos para bicicletas.

La *Carretera Picacho-Ajusco* forma parte de la Delegación Tlalpan. Si bien, no es una colonia, se localiza al sur de la ciudad, muy cerca de la vivienda de una de las entrevistadas. Es una de las vialidades, junto con Anillo Periférico, que permiten el acceso al metro Universidad. Por ella circula una gran cantidad de vehículos diariamente. La demarcación cuenta con una ciclovía, pero esta atraviesa la zona rural de la delegación por lo que su uso entre los ciudadanos es predominantemente recreativo.

La información descrita con anterioridad se resume en el siguiente cuadro para facilitar su lectura:

Cuadro 1. Características del territorio en el que se seleccionaron a las mujeres que participaron en el estudio

Colonia o pueblo	Ubicación	Características del territorio
<i>San Andrés Mixquic (Tláhuac)</i>	Oriente	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Es uno de los siete pueblos originarios de la delegación. ✓ Presenta una traza irregular y uso de suelo mixto. ✓ El mototaxi y el bicitaxi compiten con la bicicleta en desplazamientos cortos. ✓ La bicicleta se utiliza al interior del pueblo en todos los propósitos de viaje. ✓ Para llegar al metro Tláhuac o salir del pueblo, los residentes y visitantes utilizan el microbús, camión, pesera, auto particular o taxi. ✓ No cuenta con ciclovías o estacionamientos para bicicletas.
<i>Pantitlán (Iztacalco)</i>	Oriente	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Es una de las delegaciones en donde se llevan a cabo la mayor cantidad de viajes mixtos. ✓ Cuenta con pocas estaciones del metro y reducida conexión directa y masiva con el centro de la ciudad. La estación del metro más cercana es Pantitlán. ✓ Se hace uso de la bicicleta particular en los viajes cortos que suelen combinarse con otros medios de transporte. ✓ Cuenta con dos estacionamientos masivos para bicicletas: Línea 1 y 9 del metro. No tiene ciclovías.
<i>Martín Carrera (GAM)</i>	Norte	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Se trata de una colonia popular que surge en el período de 1930-1950, a raíz del crecimiento industrial en la zona. ✓ La estación del metro más cercana es Martín Carrera. ✓ Se hace uso de la bicicleta particular en viajes cortos. ✓ Los residentes y visitantes pueden desplazarse también en microbús, taxi o auto particular. ✓ No cuenta con ciclovías ni estacionamientos para la bicicleta.
<i>San Juan de Aragón (GAM)</i>	Norte	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Colonia popular ✓ En los años sesenta se popularizó como conjunto urbano habitacional. ✓ Además de la bicicleta particular, los viajes al

		<p>interior de la colonia se realizan en microbús, taxi o auto particular.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Cuenta con una ciclovía que corre por la Av. Eduardo Molina y algunos estacionamientos para bicicletas sobre estas vía.
<i>San Andrés (Azcapotzalco)</i>	Norte	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Se caracteriza por su desarrollo industrial de 1930-1950 y la conformación de colonias populares. ✓ Los viajes al interior de la colonia se realizan en microbús, taxi, auto particular y bicicletas particulares. ✓ La delegación cuenta con una ciclovía pero ésta no atraviesa la colonia. ✓ No cuenta con estacionamientos para bicicletas.
<i>La Condesa (Cuauhtémoc)</i>	Centro	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Se ubica a 4 o 5 km al oeste del Zócalo. ✓ Está compuesta por tres colonias: la colonia Condesa, la colonia Hipódromo y la colonia Hipódromo Condesa. ✓ Presenta uso de suelo mixto. ✓ Cuenta con ciclovías y biciestacionamientos en vía pública y en algunos establecimientos. ✓ Fue favorecida con el Sistema de Bici Pública, Ecobici y tiene acceso a una amplia red de transportes como el metro, metrobús, microbuses, trolebús, autos particulares y taxis. Algunos residentes y visitantes se mueven en bicicletas particulares.
<i>Carretera Picacho-Ajusco (Tlalpan)</i>	Sur	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La estación del metro más cercana es Universidad. ✓ Por esta vía circula una gran cantidad de vehículos particulares. ✓ No cuenta con ciclovías ni estacionamientos para bicicletas.

Fuente: Elaboración propia. Basado en la información de la EMB (2009), Duhau (2003) y los ejercicios de observación desarrollados en las colonias.

5) Perfil de las entrevistadas¹⁴

Las mujeres que participan en este trabajo fueron seleccionadas en las colonias descritas anteriormente de forma aleatoria. Fueron encontradas durante los recorridos a pie por los sitios que las mujeres suelen frecuentar (el mercado, los tianguis, las escuelas, la lechería, etc.). Sólo Sandra y Fernanda fueron recomendadas por conocidos. La única condición para ser candidata fue que usaran la bicicleta como medio de transporte y tuvieran tiempo disponible para contestar la entrevista. Las mujeres que aceptaron colaborar tienen edades que varían entre los 20 y 50 años de edad. La mayoría de ellas son amas de casa, viven en colonias populares y tienen hijos. A continuación se describen las características de cada una de ellas:

Nombre	Sandra
Edad	29 años
Colonia y delegación en la que reside	No proporciona. Indica que vive por la Carretera Picacho-Ajusco
Ocupación	Empleada
Número de hijos (si los tiene)	No tiene
Motivo por el que usa la bicicleta	Eventos deportivos y medio de transporte

Nombre	Concepción
Edad	48 años
Colonia y delegación en la que reside	San Andrés (Azcapotzalco)
Ocupación	Tiene un negocio de ropa usada afuera del Mercado Reynosa
Número de hijos (si los tiene)	2 hijos ya grandes
Motivo por el que usa la bicicleta	Medio de transporte

¹⁴ En el Anexo a este trabajo se puede obtener una descripción más detallada con respecto a las entrevistadas.

Nombre	Dora María
Edad	47 años
Colonia y delegación en la que reside	San Andrés Mixquic (Tláhuac)
Ocupación	Ginecóloga. Tiene un consultorio en Mixquic
Número de hijos (si los tiene)	No tiene hijos
Motivo por el que usa la bicicleta	Medio de transporte

Nombre	Isabel
Edad	28 años
Colonia y delegación en la que reside	San Andrés Mixquic (Tláhuac)
Ocupación	Ama de casa
Número de hijos (si los tiene)	3 niñas
Motivo por el que usa la bicicleta	Medio de transporte

Nombre	Mariana
Edad	20 años
Colonia y delegación en la que reside	Martín Carrera (Gustavo A. Madero)
Ocupación	Ama de casa
Número de hijos (si los tiene)	2 hijos (8 y 13 años aprox.)
Motivo por el que usa la bicicleta	Medio de transporte

Nombre	Miriam
Edad	22 años
Colonia y delegación en la que reside	Pantitlán (Iztacalco)
Ocupación	Empleada
Número de hijos (si los tiene)	No tiene
Motivo por el que usa la bicicleta	Medio de transporte

Nombre	Fernanda
Edad	42 años
Colonia y delegación en la que reside	La Condesa (Cuauhtémoc)
Ocupación	Arquitecta. Trabaja en un taller de joyería
Número de hijos (si los tiene)	1 niño de 11 años
Motivo por el que usa la bicicleta	Medio de transporte

Nombre	María del Rocío
Edad	49 años
Colonia y delegación en la que reside	San Andrés (Azcapotzalco)
Ocupación	Ama de casa
Número de hijos (si los tiene)	3 hijos grandes y una niña
Motivo por el que usa la bicicleta	Medio de transporte

Nombre	Marlene
Edad	20 años
Colonia y delegación en la que reside	San Juan de Aragón (Gustavo A. Madero)
Ocupación	Ama de casa
Número de hijos (si los tiene)	1 niña de 2 años
Motivo por el que usa la bicicleta	Medio de transporte

6) Entrevistas

Cumplida esta parte del trabajo se procedió a aplicar la técnica de la entrevista¹⁵ en este caso semi-estructurada, ya que aunque se contaba con una guía de preguntas estructuradas¹⁶ previamente diseñada, ésta se alternó con preguntas espontáneas para profundizar en algunas características de las participantes. La información proporcionada fue grabada¹⁷ (sonido) para posteriormente ser transcrita y analizada.

Si bien al principio de la investigación se había decidido llevar a cabo la técnica de sombreado¹⁸, después de realizar las dos primeras entrevistas y observar que las mujeres realizan, por lo regular, viajes cortos en bicicleta, se consideró que la información proporcionada por las participantes en la entrevista, era suficiente para desarrollar éste estudio exploratorio.

¹⁵ De acuerdo con Soriano (2000: 216-220) existen 2 tipos de entrevistas:

- a) Entrevista estructurada o dirigida. Para realizar la entrevista estructurada es necesario contar con una guía de entrevista. Ésta puede contener preguntas abiertas o temas a tratar, los cuales se derivan de los indicadores que deseen explorarse. La información se recopila en libretas de campo o empleando grabadoras.
- b) Entrevista no estructurada. Cuando el conocimiento de la situación o grupo que se estudia es superficial y, por lo tanto, se carece de suficiente información para estructurar debidamente una guía de entrevista, puede diseñarse un guion general para orientar la entrevista. Dicho guion se modifica en la práctica a medida que se lleva a cabo la entrevista y dependiendo de las características del sujeto informante. Para obtener la información es indispensable contar con grabadoras y cámaras de video.

¹⁶ La Guía de Entrevista, la transcripción y el contexto en el que se desarrollan (Diario de campo), aparece en el Anexo a este trabajo.

¹⁷ Con excepción de Dora María, a quién se entrevistó por teléfono debido a que en el momento en que fue contactada no disponía de tiempo suficiente para ser entrevistada.

¹⁸ Sombrear prácticas de movilidad involucra una comprensión respecto a cómo se preparan los participantes para salir del lugar de residencia por la mañana, o cómo sobrellevan, por ejemplo, andar en un bus hacinado en horario de punta o manejar por la ciudad durante todo el día; el aburrimiento de esperar o el miedo de llegar tarde al hogar en la noche, dentro de muchas otras actividades. A través de esta técnica, el etnógrafo obtiene una idea respecto a cómo se desarrolla cada viaje, la situación socioeconómica y los aspectos culturales, al entrevistar a los participantes previo proceso de sombreado. El viaje puede ser fotografiado o grabado (sonido o video) durante el proceso de sombreado (Jirón y Mansilla, 2013: 62).

Los datos obtenidos en la entrevista se organizaron tomando como criterio las “Barreras de accesibilidad para la movilidad cotidiana” propuestas por Jirón y Mansilla (2013) y permiten analizar la influencia de las barreras así como las estrategias y tácticas que las mujeres adoptan cuando deciden usar la bicicleta como medio de transporte. La información se resume en el siguiente cuadro:

Cuadro 2. Barreras de accesibilidad para la movilidad cotidiana en bicicleta

Barreras de accesibilidad	Descripción
<i>Financieras</i>	Costo de los diversos medios de transporte (metro, microbús, trolebús, metrobús, taxi, tren suburbano, mototaxi, Ecobici o auto particular).
<i>Físico-espaciales</i>	Influencia de la distancia, infraestructura ciclista o tipo de superficie.
<i>Organizacionales</i>	Coordinación de las diversas actividades diarias. Frecuencia en el uso de la bicicleta, motivos y el papel de los hijos.
<i>Temporales</i>	Influencia del día y la noche (luz y oscuridad), el clima (lluvia y frío) o los horarios.
<i>Habilidades</i>	Adquisición de habilidades, conocimiento sobre cambiar una llanta, darle mantenimiento, cómo estacionarla, qué hacer en caso de robo, manejar entre los autos, accesorios y seguridad para el uso de la bicicleta.
<i>Tecnológicas</i>	Capacidad de uso y disponibilidad de tecnología para aumentar o facilitar los viajes, incluyendo internet o teléfonos móviles.
<i>Socio-culturales</i>	Compañía en los viajes, acoso por parte de los hombres, apoyo de los grupos de ciclismo urbano, familia, pareja o amigos.

Fuente: Elaboración propia. Basado en Jirón y Mansilla (2013: 61); Heinen, Van Wee y Maat (2010); Pucher, Buehler y Seinen (2011); y Ciudad Viva, Mujeres Arriba de la Clela (Macleta), Ciclistas Unidos de Chile, Oxford, IBikes, Unión Europea, Laboratorio de Ciudadanía Democracia y Transporte Activo, (2010).

Organización del documento

El trabajo se desarrolla en cuatro capítulos. El objetivo del primer capítulo: “Género y espacio urbano”, es establecer la relación entre género y espacio urbano y reconocer los ámbitos espaciales que forman parte de la cotidianidad de las mujeres. Se parte de 3 aproximaciones analíticas (Soto, 2011): El espacio urbano pensado y construido desde la perspectiva del género masculino; la adscripción a roles fijos que invisibiliza a las mujeres en la vida urbana y construye estereotipos (mujer-madre, mujer-esposa, mujer-ama de casa); y la disociación de los espacios por la llamada “crisis del espacio público” que dificulta la movilidad de las mujeres y genera desigualdades espaciales (Duhau y Giglia, 2008).

En la primera parte del capítulo, ante la idea de que el espacio privado (la vivienda) pertenece a la mujer y el espacio público (la ciudad) al hombre, se recurre al trabajo de Murillo (2006) y Cevedio (2003) para evidenciar que a la mujer, históricamente, no le ha pertenecido ninguno de los dos espacios, ya que ambos han sido concebidos desde la mirada del hombre. Esta aparente “dicotomía” entre el espacio público y privado es cuestionada por Salazar (1996) quien demuestra que la cada vez mayor participación de la mujer en el mercado laboral y consecuentemente su presencia cotidiana en diferentes ámbitos del espacio urbano (la vivienda, el barrio o colonia, la delegación o municipio y la ciudad) hace evidente hasta qué punto la vida doméstica de las mujeres y el espacio público está íntimamente relacionados y no desconectados.

En la parte final del capítulo se demuestra que el resultado de la “ruptura” entre espacio público y privado es la llamada “doble carga de trabajo” que realizan las mujeres dentro y fuera del hogar (Candela y Piñón, 2013; Murillo, 2006; Sánchez de Madariaga, 2004; Falú, A; Morey, P. y Rainero, 2002; Noceti, B; Terrero, M; Salinas, M. E; Barba, L; Naharro, N; Gallo, G.,

1997) en donde el uso de los espacios por parte de las mujeres, se verá influenciado por la pertenencia a un sector social, la escolaridad, el rol que desempeñen dentro del hogar, el contar con hijos pequeños o una pareja, y su participación en el mercado de trabajo (Salazar, 1996).

En el segundo capítulo: "La movilidad como organizador de la vida cotidiana", se analiza el concepto de movilidad (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009; Ramírez, 2009; Connolly y Duhau, 2010; González, 2013; Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012, 2013; PIM 2013-2018) y el papel que desempeña en la vida cotidiana de las mujeres. A lo largo del capítulo, se parte del hecho de que las mujeres para el mantenimiento de su vida cotidiana y la de sus familias, no se desenvuelven sólo al interior de las viviendas sino también en los lugares donde se llevan a cabo distintas tareas: la educación, la salud, el deporte, el ocio, las compras, los recados y las gestiones administrativas, etc. La movilidad ha adquirido, en este sentido, un papel importante como organizador de la vida cotidiana.

El principal argumento es que en la práctica cotidiana de moverse en la ciudad existen formas diferenciadas de experimentar la ciudad. Los roles que ocupan hombres y mujeres en la sociedad son una de las razones por las que hombres y mujeres tienen distintas necesidades y aspiraciones en el espacio urbano y distintas posibilidades de acceder a los bienes y recursos de la ciudad (Jirón, 2007). Estas necesidades diferenciadas de movilidad entre hombres y mujeres en el espacio urbano, son explicadas con el trabajo de Sánchez de Madariaga (2004). Al finalizar el capítulo se hace referencia al trabajo de Jirón y Mansilla (2013) quienes logran identificar una lista de barreras que limitan la movilidad de hombres y mujeres: habilidades, organizacionales, temporales y tecnológicas), ésta será

utilizada y complementada con algunos elementos que cobran importancia en los estudios sobre movilidad en bicicleta.

En el tercer capítulo: “La movilidad en bicicleta y la adaptación del espacio público”, se describen las medidas implementadas en el espacio público en algunas ciudades europeas y de América del Norte¹⁹, para “masificar el uso de la bicicleta”: construcción de una red de ciclovías, biciestacionamientos, programas para el acceso público a la bicicleta, y programas de capacitación, información y promoción. En este apartado, se hace alusión a la información proporcionada por el Manual escrito por I-CE y GTZ: “Cycling-Inclusive Policy Development: A Handbook”²⁰; el manual elaborado por ITDP: “Ciclociudades. Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas” y la propuesta de la “Estrategia de Movilidad en Bicicleta de la ciudad de México” elaborada por alumnos y maestros de la UNAM (2009). Asimismo, se retoman algunas propuestas hechas por Herce (2009) y Sagaris (2014) sobre políticas para el ciclismo inclusivo.

A estas medidas se agrega una lista de factores que tienen influencia en la elección de la bicicleta como medio de transporte: el espacio natural (paisaje, topografía, clima), variables socioeconómicas, factores psicológicos, el costo, el tiempo de viaje, el esfuerzo físico, la seguridad y la estructura urbana (Heinen, Van Wee y Maat, 2010; Pucher, Buehler y Seinen, 2011). Algunos de estos elementos son retomados en el último Capítulo para analizar su influencia en la decisión de usar la bicicleta como medio de transporte por las mujeres.

¹⁹ En países como Canadá, Estados Unidos, Alemania, Austria, Bélgica, Gran Bretaña, Los Países Bajos, Suecia, Escocia y China.

²⁰ Que toma como referencia el caso de los Países Bajos.

En el cuarto capítulo: “La bicicleta en la movilidad de las mujeres”, se busca conocer cómo es que nueve mujeres que viven en diferentes zonas de la ciudad: San Andrés Mixquic (Tláhuac), Carretera Picacho-Ajusco (Tlalpan), Martín Carrera (GAM), San Juan de Aragón (GAM), Pueblo de San Andrés (Azcapotzalco) y Pantitlán (Iztacalco), logran incorporar el uso de la bicicleta en sus prácticas de movilidad cotidiana y cómo enfrentan las barreras de accesibilidad que se les presentan. Éstas se complementan con algunos elementos arrojados en los estudios sobre el uso de la bicicleta en ciudades, sobre todo europeas y de América del Norte, que podrían influir en la decisión de usar la bicicleta como medio de transporte entre las mujeres; y las recomendaciones que desarrolla el grupo chileno de ciclismo urbano “Mujeres Arriba de la Cleta” para pedalear de forma segura en la ciudad.

A partir del análisis de los documentos y las entrevistas, se concluye que las mujeres incorporan el uso de la bicicleta como medio de transporte en diferentes etapas de su vida. Para la mayoría, el uso de la bicicleta se ha convertido en un hábito, al conectarse con diversos aspectos de su vida cotidiana: la compra de alimentos, el ir a dejar y a recoger a los niños a la escuela, el acceso al trabajo, etc. De allí que casi todos sus traslados en bicicleta, sean en distancias cortas, al interior del barrio o delegación y en pequeños lapsos de tiempo a lo largo del día. En las colonias populares, utilizan bicicletas particulares y si bien algunas cuentan con ciclovías (Azcapotzalco y San Juan de Aragón) y biciestacionamientos (Pantitlán) éstas no pasan por los lugares que suelen frecuentar para realizar sus actividades cotidianas.

Las mujeres utilizan la infraestructura ciclista (ciclovías y biciestacionamientos) de forma indistinta, cuando la zona en la que habitan no dispone de ella, desarrollan tácticas y estrategias que mitigan

las barreras de accesibilidad a las que se enfrentan. Estas barreras son sobre todo de tipo temporal y organizacional aunque las condiciones físico-espaciales influyen en la comodidad del viaje en bicicleta. Algunas, tienen preferencia por el uso de espacios tranquilos (con poco tráfico), otras, las más experimentadas, se sienten más cómodas en el tráfico, por tratarse de rutas directas que suelen recorrer en menos tiempo.

En las últimas páginas del documento se presentan las Conclusiones Generales en donde se establece una Tipología de usuarias de la bicicleta, a manera de hipótesis (por tratarse de un estudio exploratorio), la Bibliografía y un Anexo integrado por la Guía de Entrevista, el perfil detallado y la foto de cada participante (en caso de contar con ella), el contexto en el que se desarrolla la entrevista (Diario de Campo) y su transcripción, así como los mapas a los que se hace referencia en esta introducción.

Capítulo 1. Género y espacio urbano

Introducción

Aunque pareciera que género y espacio urbano no tienen relación entre sí dado que el espacio está ligado a la geografía, a la localización y delimitación de fronteras, mientras que género es una categoría teórica que hace referencia a la construcción social de lo femenino y lo masculino, “es en el espacio urbano donde se actualizan y ponen en juego las nociones culturales de género, que se concretan en actividades, prácticas y conductas realizadas cotidianamente” (Soto, s/f: 89). La vinculación entre género y espacio urbano es analizada a través de cuatro aproximaciones analíticas (Soto, 2011:11):

- a) Se parte del hecho de que el espacio urbano es pensado y construido desde la perspectiva del género masculino y por lo tanto, en el proceso de planificación y el diseño urbano no se consideran las necesidades de las mujeres.
- b) La invisibilidad de las mujeres en la vida urbana es fortalecida por la adscripción a roles fijos. Estos roles construyen estereotipos que naturalizan lo femenino asociado a la mujer-madre, ama de casa y esposa. Estas generalizaciones reducen las posibilidades de movilidad de las mujeres en la ciudad.
- c) La disociación de los espacios para vivir, trabajar, consumir, recrearse, tiene efectos diferenciales por género. El no considerar el trabajo doméstico y a las mujeres como trabajadoras asalariadas, tiene consecuencias visibles en las desigualdades espaciales a las que son sometidas. La disociación entre lugares de trabajo y el hogar implica para las mujeres dobles desplazamientos para cumplir con sus tareas en el espacio público y en el privado.

- d) Investigaciones de mujeres en las ciencias sociales, entre ellas principalmente sociólogas y antropólogas, se han orientado a evidenciar el desdibujamiento de las nociones público y privado, debido a las apropiaciones del espacio urbano por grupos específicos de mujeres, en contextos de dictaduras militares, de crisis económica o bajo políticas de ajuste estructural.

En los siguientes apartados se hará una revisión de los planteamientos anteriores poniendo énfasis en los tres primeros, dado que no es objetivo de este trabajo analizar la apropiación del espacio urbano por grupos específicos de mujeres, sino establecer la relación entre género y espacio urbano y reconocer los ámbitos espaciales que forman parte de la cotidianidad de las mujeres, para posteriormente, examinar el uso de la bicicleta como medio de transporte en estos espacios por parte de las mujeres.

1.1 La dicotomía público-privado: espacio público-espacio doméstico

Uno de los modelos analíticos más utilizados para enlazar los roles sociales asignados a los hombres y mujeres, con la organización de las actividades que realizan en la sociedad, ha sido la dicotomía público-privado. Este modelo relega a la mujer al ámbito doméstico (privado) por su función reproductora²¹. La crianza y el cuidado de los niños se enmarca dentro de la división sexual del trabajo y el espacio territorial específico de las mujeres: la vivienda; lo público, queda implícitamente considerado como lo externo que destinado a las actividades de producción sirve para ubicar

²¹ La reproducción no sólo tiene que ver con una función biológica. La carga total reproductiva abarca un tipo de tareas y ocupaciones destinadas a cubrir las necesidades de cuidado de las personas, que varían a lo largo del ciclo de vida. Básicamente, aparecen dos tipos de demandas reproductivas específicas: las tareas y protocolos que tienen que ver con el mantenimiento de la infraestructura doméstica (limpieza, ropa, compras); y por otro, el trabajo instrumental y emocional que representa atender las necesidades y los cuidados de los hijos y las hijas menores y otros familiares dependientes (Candela y Piñón, 2013: 70).

principalmente al hombre en el espacio social (el espacio público) (Salazar, 1996: 22).

La pertenencia al espacio doméstico se presenta como indisociable en la construcción del género femenino, normativamente ligada a la vida de las mujeres. A pesar de que el trabajo doméstico requiere un importante volumen de horas dedicadas a la producción doméstica, a la producción cotidiana de bienes y servicios, pocas son las voces que reclaman otorgarle el lugar que se merece, persistiendo una obstinada invisibilidad social (Murillo, 2006: 7). Este comportamiento es reforzado por las redes de parentesco que, a través de instituciones como el matrimonio y la familia, transmiten estas formas de actuar de generación en generación, hasta modular derechos y deberes; y un modo de producción articulado en torno al ideal de máximo rendimiento que precisa un individuo sin sujeciones, "libre" de responsabilidades familiares (Murillo, 2006: 12).

El rasgo característico de la división sexual del trabajo es el hecho de que los hombres sólo trabajen en la esfera pública y prácticamente no asuman tareas en el ámbito privado, mientras las mujeres se hacen cargo de las tareas de la esfera reproductiva y con frecuencia, trabajan a cambio de un salario. El reconocimiento de la mujer en el nivel profesional no ha ido de la mano con un cambio equitativo en lo referente a las responsabilidades domésticas. Se puede observar, que una mujer tenga un cargo de responsabilidad como profesional dentro de una empresa o institución, y que a la vez sea la responsable de organizar el mantenimiento cotidiano del hogar y la supervisión de los hijos (en caso de tenerlos). Resultado de esta situación es la llamada doble carga de trabajo que realizan las mujeres dentro y fuera del hogar (Candela y Piñón, 2013; Murillo, 2006; Sánchez de Madariaga, 2004; Falú, A; Morey, P. y Rainero, 2002; Noceti, B; Terrero, M; Salinas, M. E; Barba, L; Naharro, N; Gallo, G.,

1997). La mujer en estos casos no se percibe como ama de casa, pero mantiene bajo su cargo las responsabilidades domésticas y desarrolla una comprensión del espacio urbano diferente a la de su cónyuge (Vega, 2004: 33).

1.1.1 La ruptura de la dicotomía público-privado

Si bien el espacio no tiene sexo, su valoración y reconocimiento, no depende de su uso, sino de qué género lo usa o habita y cómo se usa. Ante la idea de que el espacio privado (la vivienda) pertenece a la mujer y el espacio público (la ciudad) al hombre, Cevedio (2003) observa que en realidad a la mujer no le pertenece ninguno de los dos espacios ya que ambos han sido concebidos bajo la mirada del hombre, con la que transmite sólo sus propias vivencias y sus conocimientos (masculinos), y en el que las mujeres somos usuarias pasivas, siempre al servicio de los demás miembros familiares.

Al examinar las transformaciones que se produjeron en la Arquitectura –la literatura y la pintura– en el transcurso de los siglos XVIII al XX, Cevedio (2003) demuestra que los espacios han sido pensados en función del padre de familia. Las casas particulares en el siglo XVIII eran construidas según el status social que ocupaba el hombre (banquero, abogado, hombre de letras, etc.). De esta manera, el hombre público no se contraponía con el hombre privado. El espacio público en el que se tomaban decisiones, estaba vedado para la mujer. Ésta siempre fue reconocida, a través del hombre que tenía a su lado: la hija, la madre, la esposa de..., la mujer de... La mujer era, y en muchos casos sigue siendo, habitante pasiva dentro de los espacios que la envuelven. La única posibilidad de ganar la calle era ejerciendo la prostitución, es decir, ser la mujer pública, vedándose así el espacio público y la toma de decisiones a las mujeres.

Cevedio (2003) observa que cuando los Arquitectos clásicos modernos, como Le Corbusier²² hablan de Arquitectura, siempre lo hacen pensando en el sexo masculino. En este contexto, la vivienda debe estar en función de la actividad del hombre ya que a la mujer se le relaciona con las tareas del hogar. Esta discriminación puede ser ejemplificada con el modulator²³, medida utilizada en la Arquitectura para adaptar la realidad a las dimensiones del “hombre” dado que “Todos los hombres tienen el mismo organismo, las mismas funciones. Todos los hombres tienen las mismas necesidades... La casa es producto necesario al hombre”²⁴.

Al explorar el concepto de “privacidad” de los siglos XVII al XX, Murillo (2006) corrobora que la mujer nunca ha tenido “vida privada”, en el sentido de disponer de un espacio y tiempo para sí misma, ya que sus tiempos y actividades siempre han estado condicionados por los tiempos y actividades de otros. Y si bien, a finales del siglo XIX se logra reflexionar sobre la igualdad de los derechos de las mujeres en el campo de la ideología política, el espacio doméstico no ha dejado de ser designado al sexo femenino. A pesar de ello, la mujer de hoy en día, manifiesta una mayor “pertenencia de lugar” en el espacio público (Cevedio, 2003:84).

Aunque frecuentemente en las investigaciones se ha ubicado al hombre en actividades externas a la vivienda y a la mujer en las labores domésticas al interior de la misma, es necesario resaltar que no siempre el

²² De origen suizo, nacionalizado francés, es considerado uno de los más claros exponentes de la arquitectura moderna y uno de los arquitectos más influyentes del siglo XX.

²³ Medida organizada sobre la matemática y la escala humana que propone adaptar en la realidad toda la Arquitectura a las dimensiones del hombre. Para 1946 la altura del modulator era de 1.75 m. (Cevedio, 2003:51).

²⁴ Le Corbusier (1998), *Hacia una arquitectura*, ed. Apóstrofe, p. 143. Citado por Cevedio, 2003: 51.

trabajo productivo²⁵ es realizado por los hombres ni se lleva a cabo fuera de la vivienda; y no todas las actividades que realiza a diario la mujer como parte del trabajo doméstico se desarrollan en su interior; gran parte de ellas (las compras y el abastecimiento, llevar y traer a los niños de la escuela, etc.) se llevan a cabo fuera de la vivienda. Así mismo, que cada vez es mayor la participación de la mujer en el mercado laboral y consecuentemente su presencia cotidiana en diferentes ámbitos del espacio urbano, lo que muestra hasta qué punto la vida doméstica de las mujeres y el espacio público están íntimamente relacionados y no desconectados (Vidal, 2003; Salazar, 1996).

1.2 El espacio público: una perspectiva de género

Desde un punto de vista jurídico el espacio público es definido como “un espacio sometido a una regulación específica por parte de la administración pública, propietaria o que posee la facultad de dominio del suelo, que garantiza su accesibilidad a todos y fija las condiciones de su utilización y de instalación de actividades. El espacio público proviene de la separación formal (legal) entre la propiedad privada urbana y la propiedad pública” (Segovia, 2002: 117).

Para que el espacio público como tipo ideal pueda imaginarse, son necesarias un conjunto de condiciones que sólo se hicieron presentes con el advenimiento de la ciudad y la sociedad moderna. Entre estas se encuentran: la igualdad de derechos civiles básicos (garantizados por un poder público), la eliminación de derechos atribuidos en forma exclusiva a

²⁵ El trabajo productivo hace referencia al conjunto de actividades que permiten la obtención de recursos monetarios mediante la participación en la producción o comercialización de bienes y servicios para el mercado. Estas actividades pueden llevarse a cabo en la propia vivienda del trabajador o fuera de ella e incluyen también, el trabajo no remunerado en negocios o empresas familiares que contribuyen a la producción de bienes y servicios que se intercambian en el mercado (Salazar, 1996: 29).

determinados grupos; la constitución de un conjunto de bienes y espacios urbanos asignados jurídicamente al uso de todos (mobiliario urbano, calles, parques, plazas, paseos, medios de transporte); y la difusión de establecimientos y locales, destinados a servir a un público anónimo (tiendas, restaurantes, cafés, teatros, salas cinematográficas, estadios, etc.) (Duhau y Giglia, 2008: 47).

Las condiciones que hicieron posible el surgimiento del espacio público alcanzaron su madurez en las principales ciudades Europeas y de los Estados Unidos, entre la segunda mitad del siglo XIX y la primera del siglo XX. En las ciudades latinoamericanas, el tipo ideal sólo se realizó en ciudades que llegaron a conocer la emergencia de las clases medias y la conformación de una clase obrera industrial socio-económicamente integrada vía el proceso de industrialización, Buenos Aires, Sao Paulo y la ciudad de México, son algunos ejemplos (Giglia y Duhau, 2008:50).

1.2.1 Significados y atributos

El espacio público tiene dimensiones físicas, sociales, culturales y políticas. Es un lugar de relación y de identificación, de manifestaciones políticas, de contacto entre la gente. En tanto escenario de lo cotidiano, el espacio público es el soporte físico de las actividades cuyo fin es satisfacer las necesidades urbanas colectivas. El espacio público es el soporte de las redes de suministro de servicios urbanísticos, red de drenaje, red de transporte, etc. además de ser el principal lugar de relación y transmisión cultural de una sociedad. Todas estas solicitaciones se dan con muy distintas intensidades según los diferentes tejidos y calles de los barrios de la ciudad, de modo que muchas de ellas se especializan y concentran funciones comerciales, de paseo, etc. (Herce, 2009: 236).

El espacio público supone dominio público, es decir, es un espacio no reservado a nadie en particular, donde se goza de anonimato y todos tienen derecho a estar presentes, independientemente de su género, edad o apariencia (Duhau y Giglia, 2008:45). Una de las cosas más importantes para el desarrollo de una comunidad sana, es la existencia de un espacio público de encuentro, de co-presencia. La riqueza del espacio público provendrá de la diversidad de actividades y su calidad podrá ser evaluada por su capacidad de acoger y mezclar distintos grupos y comportamientos (Segovia, 2002:118).

1.2.2 Los espacios públicos del siglo XX

Desde los años noventa, se manifiesta una preocupación generalizada entre los estudiosos de las grandes ciudades por la llamada crisis del espacio público. Al hablar de crisis, se hace referencia a la desintegración urbana, a la imposibilidad de vivir juntos en las grandes ciudades y la disolución de lo urbano como lugar de encuentro y de intercambio. No obstante, aunque esta crisis pretende generalizarse, existe evidencia en ciudades como Barcelona, Londres, París o Ámsterdam que muestran un notable interés por el mantenimiento del espacio público. De ahí que el diagnóstico sobre el estado actual del espacio público en las ciudades contemporáneas será diferente de acuerdo al punto de partida o de referencia desde el cual se mida la supuesta crisis (Duhau y Giglia, 2008: 53).

1.2.2.1 Características de los espacios públicos en las grandes ciudades

El tipo ideal del espacio público moderno está asociado a ciertas formas de organización del espacio urbano propias de las ciudades occidentales hasta aproximadamente mediados del siglo XX. Estas formas son fundamentalmente cinco (Duhau y Giglia, 2008:55):

- a) Los centros antiguos, históricos o tradicionales. Éstos concentraban, y en algunos casos siguen concentrando, un conjunto de actividades, locales y lugares que hacía de ellos un punto de convergencia de actividades culturales, recreativas, de consumo y de acceso a servicios especializados para prácticamente el conjunto de los habitantes de una metrópoli.
- b) Las centralidades secundarias. Están distribuidas en diversos puntos de la ciudad-metrópolis. Concentran a una escala menor que el “centro” y con grados menores de especialización, comercios y servicios de proximidad, es decir, aquellos que responden a la satisfacción de necesidades y a la realización de actividades cuya relativa cotidianeidad hacía inadecuado desplazarse al “centro” para satisfacerlas o llevarlas a cabo. Estas últimas adoptaban, y adoptan todavía en muchos casos, la característica de concentraciones lineales a lo largo de una avenida o calle comercial.
- c) Los barrios. Proporcionaban, y proporcionan todavía en las ciudades centrales, una oferta comercial y recreativa básica (abarrotes, café, panadería, lavandería o tintorería, ferretería, papelería, etc.) y conformaban un espacio de sociabilidad restringida a las relaciones con los vecinos especialmente próximos y a las interacciones circunstanciales resultantes de encuentros a lo largo del itinerario seguido, por ejemplo, para realizar alguna compra o para acceder a los medios de transporte público.
- d) Grandes equipamientos públicos destinados a la recreación. Hace referencia a los grandes parques urbanos, concurridos sobre todo durante los fines de semana y que permitían, y permiten todavía, combinar el paseo con la realización de diversas actividades recreativas.

- e) Nodos de circulación y transporte. Combinan y hacen posibles los flujos y desplazamientos de poblaciones a diferentes escalas, desde los movimientos cotidianos de ida y vuelta del trabajo, de la periferia al centro, hasta el tránsito internacional de los viajeros de paso, por ejemplo, las estaciones ferroviarias, del metro y de autobuses.

Independientemente de sus características, en las ciudades modernas, el espacio público constituía prácticamente todo el espacio urbano, con excepción de la vivienda.

1.2.2.2 Transformaciones en el espacio público

El anuncio de la desaparición del espacio público se vincula a la evolución experimentada por los espacios metropolitanos o megalopolitanos después de la segunda mitad del siglo XX²⁶. Las transformaciones están relacionadas con la disociación entre el espacio público y las actividades de la vida cotidiana (que cada vez menos se realizan en el espacio público) y es una de las manifestaciones de la crisis del orden reglamentario urbano²⁷ y una de las principales transformaciones del orden metropolitano²⁸ actual (Salvador, 2000; Duhau y Giglia, 2008: 59). Ésta fragmentación inició en las ciudades estadounidenses, con la suburbanización masiva de las viviendas apoyada en el automóvil privado

²⁶ Con la excepción de la incorporación de núcleos antiguos que resultaron conurbados y que presentan la estructura del poblado rural tradicional o de la villa o unidad autónoma urbana, desde los años cincuenta el crecimiento de la ciudad de México ha adoptado tres grandes modalidades: 1) los desarrollos suburbanos o fraccionamientos, que responden al modelo que podríamos llamar "clásico" del suburbio residencial en tanto dependen funcionalmente de la ciudad central; 2) los conjuntos de interés social; y 3) las colonias populares (Duhau y Giglia, 2004:261).

²⁷ El carácter formal del orden urbano remite a un conjunto de normas jurídicas de variada jerarquía que pueden subdividirse en dos grandes grupos: 1) Las normas que están orientadas a la regulación de la apropiación del suelo y sus usos y a la producción de la ciudad en cuanto conjunto de edificaciones, infraestructura y espacios públicos (normas de planeación, de construcción, de infraestructura y de equipamiento y derechos de propiedad); y 2) Las normas orientadas a la *regulación de las prácticas urbanas u orden reglamentario urbano* que abarca cuestiones diversas como los reglamentos de tránsito; la regulación del transporte público, etc.(Duhau y Giglia, 2004: 264).

²⁸ Se refiere a la forma de producir y organizar espacialmente la metrópoli.

y las autopistas y la concentración de las actividades de consumo y recreación en los centros comerciales, los cuales sustituyeron en los suburbios a los lugares de concentración del comercio y los servicios de la calle principal (main street) de las localidades intraurbanas o vecindarios tradicionales. Los cambios en el espacio urbano, tienen notables repercusiones en la movilidad cotidiana, ya que cada vez menos, es posible realizar desplazamientos a pie: “Lo que era antes el espacio jurídicamente público, como elemento organizador de la ciudad y de la experiencia urbana, es hoy, en gran medida, o bien un conjunto de espacios de circulación entre dos puntos (vivienda-lugar de trabajo, vivienda-centro comercial, por ejemplo), o bien un acervo de espacios especializados a los cuales hay que “ir”, porque ya no constituyen el tejido conectivo y omnipresente de la ciudad” (Giglia y Duhau, 2008:59).

Para comprender la disociación entre el espacio público y las prácticas urbanas hay que tomar en cuenta que el orden metropolitano ha evolucionado en los últimos decenios con base en dos lógicas paralelas y en muchos casos complementarias: privatización y especialización. Se trata de la privatización de los espacios de uso público y de la segmentación social del público o más bien de los públicos congregados en diferentes lugares. Las formas de privatización pueden darse de diversas maneras (Duhau y Giglia, 2008: 60-64):

- a) La proliferación de espacios destinados al uso público pero jurídicamente de propiedad privada y por consiguiente sujetos a fines, usos y reglas de comportamiento definidos y asignados por sus propietarios: centros comerciales, parques recreativos o temáticos. La idea de privatización hace referencia al hecho de que concentran en un área bajo control privado, actividades –comprar, pasear, tomar un café, asistir a un espectáculo, ir al cine, comer en

un restaurante- que en la ciudad moderna, están vinculadas al uso de espacios jurídicamente públicos²⁹.

- b) El cierre, clausura, vigilancia y control privado de espacios públicos: el cierre o control del acceso en calles por parte de organizaciones vecinales en áreas donde predomina el uso habitacional. Dentro de esta misma acepción pueden incluirse espacios convertidos en lugares especializados o temáticos, en gran medida renovados o reconstruidos y gestionados por el capital privado, antiguas calles comerciales, por ejemplo. Se trata de espacios que han sido destinados a un público específico vía tanto los propios mecanismos del mercado como la aplicación de dispositivos de control y vigilancia privados destinados a filtrar al público asistente.
- c) La apropiación y control ejercido por grupos específicos sobre lugares que pueden permanecer o no físicamente abiertos y formalmente como públicos. La apropiación se da para el desarrollo de actividades y la economía informal como por propietarios de inmuebles y grupos vecinales con apoyo en el discurso de la seguridad: dispositivos que ocupan parte de la acera para cercar la entrada a edificios de departamentos, barreras que impiden el libre tránsito en calles destinadas a la circulación local, etc.
- d) La producción y organización del hábitat, a diferentes escalas, como hábitat privado, cuyo uso es restringido a los residentes. Amplios sectores de las clases medias y altas se autosegregan por medio de enclaves residenciales cerrados incorporando en ellos equipamientos de consumo y recreativos de uso exclusivo de los residentes; o aun sin recurrir a la clausura física a través de muros y

²⁹ La diferencia fundamental radica en que mientras se transita o se ingresa a un edificio o local situado en una calle, en un centro comercial no se transita para ir a otra parte, se trata más bien de un lugar al que hay que ir, en el que hay que entrar y salir.

barreras, al desarrollo de dispositivos de vigilancia y control destinados a mantener alejados a quienes son ajenos al lugar.

El uso y la interacción social en estos diferentes tipos de espacios públicos ha estado organizada siempre por un conjunto básico de actividades o funciones urbanas: consumo (compra de bienes y servicios); recreación, a su vez en gran medida –aunque no totalmente- vinculada al consumo; trabajo, educación y las correspondientes modalidades de movilidad cotidiana asociadas a todas y cada una de estas actividades (Duhau y Giglia, 2008: 55).

1.2.2.3 La estructura del espacio urbano como condicionante en la organización de las actividades cotidianas³⁰

Salazar (1996) sostiene que las condiciones específicas en que se estructura el espacio urbano definen en parte la organización de las actividades de los miembros del hogar³¹. Por ejemplo, en una ciudad pequeña las actividades económicas, los equipamientos (escuelas, parques, etc.) y la vivienda, no constituyen zonas exclusivamente especializadas ni distantes

³⁰ Hacer referencia a la vida cotidiana es hablar de sociabilidad básica del individuo, las familias o los grupos, expresada en las conductas y actividades inmediatas asumidas día con día y subsumidas en las estructuras sociales constituidas en el largo plazo (Salazar, 1996: 15). La vida cotidiana cambia constantemente la vida de los habitantes urbanos, de la misma forma que estos modifican lo cotidiano. Lo cotidiano se refiere a lo que las personas viven de manera diaria: está conectado a lugares donde mujeres y hombres viven, trabajan, consumen, se relajan, se relacionan con otros, construyen identidades, se enfrentan o desafían la rutina, el hábito y las normas establecidas de conducta. Es en el marco de estas experiencias, en el bus, caminando, moviéndose, quedándose quietos, conociendo gente, compartiendo momentos, que se constituyen en la esencia de ser urbano. Las personas no sólo llevan a cabo sus actividades en sus barrios, ya que gran parte de la vida diaria de las personas sucede en otra parte, en sus trabajos, pero también en las múltiples actividades que realizan durante el día (Jirón, 2007: 176).

³¹ El concepto de hogar o unidad doméstica incluye a todos los individuos que teniendo o no relación de parentesco viven bajo el mismo techo y participan de su mantenimiento mediante la organización de sus recursos de forma colectiva, ya sean éstos económicos, trabajo doméstico, tiempo compartido, etc. El hogar se precisa entonces como el ámbito social en el que se organiza la vida cotidiana de los individuos, en el cual se comparten las ventajas y desventajas de pertenencia sobre una base de relaciones no sólo de cooperación sino también de conflicto (Salazar, 1996: 24).

entre ellas, posibilitando que los miembros del hogar puedan desplazarse a pie a realizar sus actividades cotidianas (incluso los niños); esto se traduce en un manejo más flexible del tiempo y del espacio por cada miembro del hogar. La localización de gran parte de los espacios dedicados a la reproducción responden a lógicas de desplazamiento a pie para gran parte de la población urbana, principalmente las mujeres (Salazar, 1996: 61).

En cambio, en una gran zona metropolitana, los espacios en donde se llevan a cabo las actividades que competen a la vida doméstica, tienden a disgregarse dado el tamaño de la ciudad; ciertas zonas de ella se especializan en actividades específicas y se separan unas de las otras implicando el uso de transportes motorizados y consecuentemente, diversificando los esquemas del manejo cotidiano del espacio (Salazar, 1996: 49).

La segregación espacial afecta de manera diferencial a hombres y mujeres. Los hombres por su mayor libertad de movimientos tienen mayores posibilidades de conocer y transitar por los espacios del "otro", incluso de alternar o compartir con ellos. Este tipo de experiencias son mucho más restringidas entre las mujeres, aunque las diferencias de clase y de oficio contribuyen en algunos casos a ampliar estas interacciones. Así, las mujeres de sectores populares que trabajan como empleadas domésticas, masajistas, peluqueras, vendedoras, etc. tienen mayores posibilidades de incursionar en los barrios de clase media y alta, que las mujeres que suelen estar encerradas en sus barrios y que, aun cuando trabajan, tienden a hacerlo solo en un segmento de la ciudad, que generalmente coincide con el centro o con lugares cercanos a sus residencias (Rebolledo, 1998: 79).

La segregación espacial obliga según el tipo de empleo que se tiene, a disociarse entre el barrio residencial y el barrio donde se trabaja y por tanto a moverse diariamente entre uno y otro. Para algunas mujeres, las que trabajan en el servicio doméstico, puertas adentro, ésta disociación adquiere dimensiones distintas, porque los desplazamientos no son cotidianos, y deben vivir varios días interactuando en los espacios residenciales de otro, sin mayores posibilidades de alternar con sus semejantes.

1.3 Los ámbitos territoriales de las actividades cotidianas

Los ámbitos espaciales en los que se desarrollan las actividades cotidianas pueden dividirse en: la vivienda y el barrio o colonia (ámbito barrial), la delegación o municipio (ámbito local) y la ciudad. Estos espacios son utilizados de forma individual por cada uno de los miembros del hogar. En el caso de las mujeres, la pertenencia a un sector social, la escolaridad, el rol que desempeñan dentro del hogar, el contar con hijos pequeños o una pareja, y su participación en el mercado de trabajo, tendrán una notable influencia sobre el uso del espacio (Salazar, 1996).

1.3.1 La participación femenina en el trabajo doméstico y los ámbitos territoriales en donde se desenvuelve

En un estudio realizado por Salazar en dos colonias populares³², se afirma que gran parte de la vida cotidiana de la mujer, se materializa a través de las actividades que forman parte del trabajo doméstico. Éste hace

³² La colonia Santa Úrsula Xitla ubicada en la delegación Tlalpan en donde predomina la población con recursos económicos altos y medio altos; y la colonia Nueva Aragón, municipio de Ecatepec, donde prevalece la población de bajos ingresos. En cada colonia se eligieron viviendas localizadas a diferentes distancias de las vías de circulación del transporte público porque ofrecían a los miembros de los hogares que las habitaban, diversas condiciones de acceso (Salazar, 1996).

referencia a todas las actividades que se llevan a cabo en la vivienda para el consumo privado o el autoconsumo³³.

Para las mujeres que sólo se dedican a las actividades domésticas, la presencia y la localización de los servicios y los equipamientos urbanos complementarios al trabajo doméstico constituyen los únicos puntos de referencia espacial y de movilidad territorial; los equipamientos (educativos y de abasto) son los que definen en primera instancia los límites territoriales de su cotidianeidad evidenciando que la vida doméstica se desarrolla en el barrio y la colonia (Salazar, 1996: 194).

Los resultados encontrados por Salazar (1996) al analizar la frecuencia de los días en que las mujeres salen de la colonia y los medios de desplazamiento utilizados para llevar a cabo las actividades del trabajo doméstico muestran que las mujeres generalmente se desplazan en territorios que pueden cubrir a pie y principalmente hacia los lugares de abastecimiento cotidiano como la lechería, la tortillería, el tianguis, el mercado, los consultorios médicos y las escuelas.

³³ Las tareas que han sido consideradas dentro del trabajo doméstico pueden ser resumidas de la siguiente manera (Salazar, 1996: 27):

- a) Las que competen a la administración de recursos (administración del dinero, adquisición de productos alimenticios, de bienes de consumo duradero y de productos de limpieza).
- b) La socialización y cuidado de los niños (que comprende la atención y vigilancia en la vivienda –durante las comidas, la noche, las tareas, las actividades extraescolares- y fuera de la vivienda –acompañamiento al centro escolar y a los parques infantiles y, cuidado en los juegos infantiles en la calle-).
- c) Las tareas relativas a la limpieza de la casa (barrer, trapear, desempolvar y sacar la basura; tender la mesa y lavar los trastes; lavar, tender y planchar la ropa).
- d) Las tareas de costura (confección y/o arreglos de prendas de vestir y ropa de casa).
- e) La preparación de alimentos (distribución, limpieza y cocción).
- f) La atención de los enfermos del hogar.
- g) Las tareas de reparación y mantenimiento de la vivienda (desde la reparación de utensilios caseros hasta la autoconstrucción).
- h) El cuidado y alimentación de animales, la siembra y riego de plantas.
- i) Las relaciones con el exterior (con los vecinos, parientes, cobradores de servicios, profesores de los hijos y con las instituciones bancarias, si es el caso).

a) La esfera de las compras y el abastecimiento

La compra de los alimentos constituye una de las actividades cotidianas que asumen las mujeres de las colonias populares como parte de su rol femenino en el cuidado y abastecimiento del hogar. Esta práctica varía según se trate de la compra de productos perecederos o no perecederos; la compra de los primeros se lleva a cabo en distancias que pueden ser recorridas a pie: en el tianguis o mercado que se localiza en el ámbito barrial; la compra de los segundos en cambio, involucra en algunas ocasiones al jefe del hogar (hombre) cuando está presente u otros miembros, siendo la única práctica de abastecimiento de alimentos que se realiza en la bodega del supermercado más cercana localizada fuera de ámbito barrial. Cuando los desplazamientos deben realizarse en vehículo público, son generalmente las mujeres quienes se encargan de realizar las compras; en las ocasiones en que participa el jefe del hogar (hombre), suele utilizar el vehículo particular de la familia, si se tiene, pero las mujeres nunca usan el vehículo familiar porque no saben manejar (Salazar, 1996: 178).

La selección y preferencia por los lugares donde las mujeres llevan a cabo la compra de los alimentos perecederos tiene que ver con la posibilidad de abastecerse cotidianamente y de disminuir la distancia a recorrer. En las tiendas de barrio se compran eventualmente los “olvidos” de un producto indispensable para la comida del día. La selección del lugar donde se lleva a cabo las compras de productos no perecederos es definida en primer lugar en función de la distancia física entre la vivienda y los centros de abasto y en segundo lugar, en función del precio de los productos (Salazar, 1996: 184).

b) Los trámites

En las colonias populares seleccionadas por Salazar, el pago de los servicios se realiza en la sucursal más cercana a la vivienda; es decir, la ubicada en el ámbito local (en la delegación o municipio). El tiempo destinado es definido tanto por la localización de las sucursales y las características del transporte urbano en cada colonia, como por la eficiencia del personal que labora en el lugar (Salazar, 1996: 192).

c) Relaciones fuera del hogar

El hecho de que las colonias populares sean un ámbito territorial que puede recorrerse a pie, es lo que hace posible en gran parte el encuentro cotidiano entre las vecinas. En cuanto a la relación con parientes y amigas, al comparar la distancia promedio con quienes las mujeres tienen una relación estrecha y aquellas con quienes no, pero se desearía, se observa que en ambas colonias analizadas por Salazar, existe una preponderancia por mantener vivos los contactos de amistad y parentesco en un radio de desplazamiento de hasta veinte minutos. En cambio, con una mayor distancia, noventa minutos, no es viable ni funcional mantener una red de apoyo y solidaridad aunque esté fundamentada en la consanguinidad y el afecto permanente que de ella se derivan. La dificultad de contactarse es incrementada también por otros factores, como las características de los medios de desplazamiento (Salazar, 1996: 227).

1.3.2 La participación femenina en el mercado de trabajo y los ámbitos territoriales en donde se desenvuelve

La participación femenina en el mercado de trabajo está asociada principalmente al mundo de lo doméstico y va acompañada de procesos como la reorganización en la vida cotidiana y por tanto, el manejo cotidiano del espacio. Parte de las mujeres con un trabajo productivo

tienen ahora que compatibilizar las actividades domésticas con las posibilidades que ofrece el mercado de trabajo, no sólo en términos laborales sino también, de su distribución territorial; otra parte de ellas, definirá sus direcciones de desplazamiento y sus tiempos, en función de la localización de los mercados de trabajo, que no necesariamente coinciden con la localización de los lugares de residencia (Salazar, 1996: 84).

Las mujeres de las colonias populares tienen un manejo diferenciado del espacio por motivos laborales en relación al rol que ocupan dentro del hogar, la edad de los hijos, el nivel educativo y la presencia de una pareja, además de la influencia de patrones socioculturales (Salazar, 1996; Segovia, 2002):

a) Las esposas-madres que trabajan con hijos menores

Se caracteriza por desplazamientos cortos, muchos de ellos a pie, debido, en parte, a la presencia de niños menores de nueve años y a la pertenencia a hogares nucleares, estas condiciones obligan a la madre a trabajar en un territorio delimitado por las necesidades domésticas en el cual, pueden manejar el ámbito laboral en combinación con el cuidado de los niños. Las mujeres se ocupan como vendedoras de pequeños comercios, en el servicio doméstico o gran parte trabajan por su cuenta atendiendo negocios propios, o familiares, como salones de belleza, tiendas y tortillerías. Sólo en muy pocos casos, el ámbito territorial de las madres de niños pequeños va más allá de la colonia que habitan o de su área inmediata (Salazar, 1996: 127).

El predominio de la vivienda o ámbito barrial como espacio de trabajo de las esposas-madres si bien supone una maximización del recurso tiempo dado la ausencia tanto de largos desplazamientos como del uso de los

medios de transporte público, coadyuva a ubicar laboralmente a estas mujeres, en los niveles más bajos de ocupación y de ingreso. Por un lado, porque las posibilidades que el mercado de trabajo es capaz de ofrecerles en el ámbito barrial de las colonias populares en que viven, se reduce a los trabajos como empleadas o cuenta propias en pequeños comercios y al servicio a domicilio como lavanderas, que no es otra cosa que una extensión del trabajo doméstico. Por otro lado, porque esta situación, condiciona a las mujeres a desarrollar trabajos con remuneraciones que caen dentro de las posibilidades de pago de población que es también de escasos recursos (Salazar, 1996: 127-128).

Las mujeres de clase media con hijos pequeños, suelen recurrir a la contratación de ayuda doméstica externa aunque las diferencias de género, en la mayoría de los casos, se mantienen y perpetúan³⁴. En algunas, la vivencia intensa de la "doble presencia" (en el hogar y en el trabajo), las demandas de la crianza, la incompreensión de los jefes y la escasa implicación de sus parejas, las obliga a replegarse a su función cuidadora reforzándose en el rol de madres responsables sin dejar de estar presentes en el ámbito productivo (Candela y Piñón, 2013: 136).

b) Esposas-madres que trabajan pero no tienen hijos menores

En cambio las esposas que no tienen hijos menores de nueve años, presentan una mayor variedad ocupacional que incluye no sólo a las trabajadoras por su cuenta como vendedoras sin pago en el negocio familiar y a empleadas en el servicio doméstico sino también a obreras en la industria y a empleadas de bajo nivel en dependencias gubernamentales y privadas. Este grupo de mujeres tiene una mayor movilidad territorial: si bien para la mitad de ellas el lugar de trabajo se

³⁴ De acuerdo con un estudio realizado en Las Rozas (Madrid)

ubica en la colonia o área inmediata a ésta, para la otra mitad, se localiza en la delegación o municipio donde habitan (Salazar, 1996: 128).

La única excepción de movilidad territorial fuera de la colonia dentro de este grupo de mujeres, corresponde a una con un nivel de escolaridad superior al promedio (de licenciatura). Es de suponerse entonces, que la escolaridad puede funcionar como un factor explicativo de las diferencias en las tasas de movilidad territorial y en el manejo del espacio urbano en la medida en que al ampliar las posibilidades laborales se crea la necesidad de acceder a ámbitos territoriales más amplios (que la colonia) en los que se ofrecen mayor diversidad y mejores posibilidades de ocupación y de ingresos (Salazar, 1996: 129).

Otro elemento determinante en la imposibilidad de manejar un ámbito territorial más amplio con objetivos laborales, es la actitud impositiva de los esposos y de obediencia de las esposas. Aun cuando la edad de mayor responsabilidad y presión doméstica ha pasado (la presencia de menores de 9 años), los “señores” continúan ejerciendo sobre las esposas un poder que limita las posibilidades de ellas, de desplazarse libremente en el espacio urbano para buscar trabajo en un área territorial más amplia que la colonia (Salazar, 1996: 130).

c) Las jefas de hogar

La condición de jefa significa que en la mayoría de los casos, la totalidad de las funciones realizadas para el mantenimiento de los miembros del hogar se concentran en la mujer (como sustento económico, ama de casa y ejemplo moral de los miembros del hogar). Las jefas de hogar participan en una mayor variedad de actividades laborales, que incluyen desde el servicio doméstico y la limpieza de oficinas hasta el comercio ambulante y el proceso de producción industrial, obtienen mejores ingresos y registran

una mayor movilidad territorial; esto, porque la localización de sus lugares de trabajo pueden decidirse generalmente sin la frontera territorial que impone la responsabilidad doméstica. Así, los trabajos de la mayoría de las jefas se ubican fuera de la colonia e incluso de la delegación o municipio donde habitan. Otras posibles causas de la mayor movilidad por parte de este grupo de mujeres es que no cuentan con la presencia de un “señor” que controle su movilidad y la pertenencia de la jefa a hogares extensos ya que suelen recibir apoyo permanente en el trabajo doméstico por parte de otros miembros del hogar (principalmente de las mujeres mayores) (Salazar, 1996: 137).

d) Las hijas trabajadoras del hogar

Las hijas que llevan a cabo un trabajo productivo presentan una mayor variabilidad laboral y una gran diversidad en cuanto a la ubicación de sus lugares de trabajo. Muchas de ellas trabajan fuera del ámbito barrial, es decir, fuera de la colonia inmediata; incluso trabajan fuera de la delegación o municipio en que se ubica su lugar de residencia (Salazar, 1996: 139).

El contar con un mayor nivel educativo, les permite aspirar a ocupaciones e ingresos que no son ofrecidos en sus colonias de residencia: pero la falta de responsabilidades domésticas y la ausencia de un “señor” que pretende controlar el movimiento de la mujer en los espacios territoriales que van más allá de la vivienda o de su área inmediata, son factores que también contribuyen a reforzar una mayor libertad de desplazamiento facilitando un manejo más libre del espacio urbano con objetivos laborales; éste va a depender en mayor medida de las características del mercado de trabajo y de la localización de los establecimientos laborales (Salazar, 1996: 139).

1.4 La segregación espacial de género

A la segregación espacial que demarca los territorios en los cuales se habita, se trabaja, se vive o se transita, se agrega otra delimitación que opera como barrera adicional, la segregación de género. Esto implica que la ciudad puede descomponerse en múltiples tramas y cuadrículas cuya aprehensión conlleva un aprendizaje de doble tipo: por una parte, el conocer las calles y sus flujos, la distribución de los barrios, ubicar los centros financieros y comerciales, y, por otra, el tener que reconocer e internalizar determinadas asignaciones sociales en relación al espacio y sus usos para saber actuar dentro de ellas (Rebolledo, 1998).

La segregación espacial de género es casi imperceptible, asigna espacios diferentes a unos y otras. Espacios cargados de sentido simbólico donde lo abierto correspondería a lo masculino y lo cerrado a lo femenino. A partir de estas asignaciones espaciales se hace evidente que las experiencias sociales de hombres y mujeres son distintas. Las posibilidades masculinas, por ejemplo de vivir y compartir la heterogeneidad, de aceptar lo diferente son mayores que las femeninas, lo que les permitirá tener una visión más amplia y completa de lo que ocurre en su entorno y más allá de él (Rebolledo, 1998:80).

1.4.1 Los espacios de sociabilidad

Para Rebolledo (1998)³⁵, existen diversos “espacios de sociabilidad”, es decir, espacios donde se aprende a relacionarse con otros como a conocerse a sí mismo. En estos espacios se actualizan y ponen en juego las

³⁵ La información con la que desarrolla su trabajo, la obtiene de las historias de vida y entrevistas en profundidad hechas a hombres y mujeres, entre 22 y 82 años, residentes de la ciudad de Santiago. Éstas fueron realizadas en el marco de una investigación sobre las relaciones de género en Chile entre 1950 y 1990. El énfasis está puesto en lo cualitativo.

definiciones culturales de género al aparecer impregnados de valores asignados a lo masculino y lo femenino:

a) La casa

La casa aparece como el espacio de referencia más importante para las mujeres, especialmente para las de la generación mayor³⁶, sin embargo, la asociación hogar-femenino, hogar-mujer, doméstico-femenino, son tan fuertes que las incursiones sobre otros espacios: colegio, universidad, deporte, política, que han logrado hacer las mujeres de las nuevas generaciones aparecen como referentes que se suman a la casa pero sin llegar a reemplazarla; esta sigue siendo "su lugar" y su responsabilidad, en especial en los sectores populares (Rebolledo, 1998: 27; Segovia, 2002: 125).

b) El barrio

El barrio es el espacio en el cual transcurre el día a día de los sujetos, lugar de residencia, capaz de actuar como intermediador entre la casa-habitación donde encarna lo privado, lo íntimo y particular, con la ciudad, lugar de lo público y lo social. La vivencia del barrio muestra diferencias importantes según la pertenencia de clase, edad, género y período histórico. Así, por ejemplo, el barrio tiende a tener más importancia entre los miembros de sectores populares y medios que no tienen acceso a otros espacios de sociabilidad, que entre los sectores más altos, que despliegan su sociabilidad en diferentes lugares, la mayoría de ellos más cerrados y exclusivos (Rebolledo, 1998: 16).

Si bien en los contornos inmediatos niños y niñas pueden jugar con sus semejantes, poco a poco los niños van incursionando más allá de éstos,

³⁶ Para las mujeres mayores de sectores medios, "los pololeos" (término chileno que significa andar de novio o novia) debían transcurrir en la casa de los padres y en un lugar abierto, donde la pareja podía ser vista por cualquier persona de la familia (Rebolledo, 1998: 26).

llegando a tener claras percepciones del territorio barrial. A medida que crecen en edad van ampliando su movilidad hacia otros barrios. Territorios más lejanos y ajenos se integran a su experiencia, de modo tal, que al llegar a la adultez o la vejez, suelen tener una visión de ciudad bastante detallada. El trabajo es un elemento importante en la formación de una idea de ciudad más amplia entre los hombres, pues permite desplazamientos desde la casa hacia el lugar de trabajo, incursionando por otros barrios, atravesando la urbe, lo que permite ampliar el mapa de la ciudad (Rebolledo, 1998: 18).

Las mujeres, especialmente las de la generación mayor, no logran tener una visión de la ciudad, ya sea porque migraron siendo jóvenes para trabajar como empleadas domésticas puertas adentro, lo que limitó su movilidad, o bien por el encierro que caracteriza a las niñas y a las mujeres casadas. Sus recuerdos, máximo se circunscriben al barrio, al interior del cual se mueven y del cual se apropian de una manera muy diferente a los hombres. Lo que en ellos es punto de partida, para ellas suele ser punto de llegada (Rebolledo, 1998: 19).

El barrio para las mujeres populares de la generación intermedia y joven es el espacio que media entre lo público y lo privado, entre "la casa y la calle". Allí se cuenta con la cercanía y seguridad del hogar y lo conocido, pero también es el espacio que posibilita el encuentro con los otros. Para las niñas el barrio es un lugar de juegos, de exploración del espacio público aunque las incursiones muchas veces no van más allá de los límites de la cuadra o la manzana en que se vive. Generalmente las niñas, de los sectores populares juegan enfrente de su casa, allí hacen sus primeros amigos, por lo cual el barrio se transforma en un referente importante en sus vidas (Rebolledo, 1998: 20; Segovia, 2002).

Para las mujeres populares que no trabajan fuera de su casa, la vida entera podía, y puede, transcurrir en el barrio. Allí nacen, se crían, se casan y siguen desplegando su sociabilidad en el entorno inmediato. Tal vez los momentos de mayor movilidad espacial, que les permiten salir fuera los logran cuando “andan de novios” y se sale a comer, bailar o pasear, en estos casos “el pasaporte” lo otorga la presencia masculina. Luego, cuando están casadas se regresa al encierro de la casa y del barrio (Rebolledo, 1998: 21).

Si bien en el barrio los espacios de diversión están a la mano, no siempre es posible para las mujeres participar en ellos, ya sea porque son espacios masculinos o por el control de los padres cuando son niñas, o de los maridos cuando son adultas. La posición de “mujer separada” en este sentido, ofrece garantías de mayor movilidad, pero, a pesar de que ésta se amplía, siempre queda circunscrita a los espacios definidos como femeninos o mixtos. Las salidas de algunas mujeres se limitan a la plaza cuando sacan a jugar a los niños, al almacén, al quiosco de la esquina y a la tintorería (Rebolledo, 1998: 22).

Las posibilidades de las mujeres de salir de los límites del barrio suelen estar dadas por los estudios y el trabajo. Muchas veces las niñas del sector popular van a la escuela cerca de su casa por comodidad y porque allí se puede ejercer mayor control sobre ellas, por lo tanto, es la enseñanza especializada o superior, o el comienzo de una actividad laboral, la que les permite ampliar su mundo y su movilidad. Una de las razones por las que se intenta restringir la movilidad de las niñas y jóvenes es por temor a que “se aviven”, los padres las envían a escuelas cerca de su casa. Sin embargo, el deseo de que estudien o bien la necesidad del ingreso que puede aportar la joven con su trabajo a obliga a aceptar la salida más allá de las

fronteras del barrio y le abre a la mujer el acceso a otras dimensiones de la ciudad (Rebolledo, 1998: 23).

Para los hombres adultos, el barrio es un espacio vinculado a la recreación y el descanso. Sus relaciones sociales con los vecinos están principalmente vinculadas entorno al deporte: la cancha de fútbol constituye un espacio de referencia fundamental en el encuentro social masculino (Rebolledo, 1998). Las mujeres hacen un uso más escaso y restringido del espacio público que la mayoría de los hombres. Su presencia es menos diversa en cuanto a las actividades que realizan –ya mayores no ocupan el equipamiento deportivo y recreativo- y menos flexible según el día y la hora; cuando cae la noche no salen y, luego de la jornada de trabajo y durante los fines de semana, deben preocuparse de su pareja o familia (Segovia, 2002:126)

c) La calle

La calle es el espacio abierto por excelencia. Todo lo que en la casa aparece como clausura, encierro, en la calle es apertura, comunicación, posibilidad de encuentro, de conocimiento. El vagabundeo por la ciudad permite conocer y reconocerse, acceder a lugares, territorios y personas distintas, permite darse cuenta de la convergencia de lo heterogéneo y múltiple e integrarlo en el mapa urbano y la trama social. También, por ello, es lugar de riesgo, de peligro. La calle es por definición cultural un espacio masculino, un lugar donde niños y jóvenes van aprendiendo a ser hombres. Es común oír hablar de la universidad de la calle, haciendo referencia a este espacio de aprendizaje de género, con cuyas enseñanzas es posible graduarse de “hombre”. Para los niños de los sectores populares más empobrecidos, la necesidad de trabajar representa la posibilidad de deambular por las calles. Sin embargo, para los niños de familias más acomodadas esta posibilidad queda restringida a los momentos de ida y

regreso al colegio o bien cuando “hacen la cimarra”³⁷ y recorren la ciudad (Rebolledo, 1998: 29 y 30).

En los sectores medios en donde existe un mayor control de los niños, hombres y mujeres, es más difícil poder escaparse a la calle. Muchas veces la residencia familiar queda cerca del colegio y si no lo está, son los padres los que llevan a los hijos al colegio. Esta movilidad realizada en compañía y bajo la responsabilidad de un adulto, deja poco margen a la libertad, a lo que se agrega el mayor control que ejercen las autoridades escolares entre los alumnos de los colegios particulares. Todo lo positivo que representa la calle para los hombres, en tanto símbolo de libertad, para las mujeres adquiere un carácter negativo. La calle para las mujeres tiene un doble significado, el riesgo de ser agredidas o atacadas sexualmente, o de ser contaminadas por la calle y perder reputación por estar donde no deben (Rebolledo, 1998: 30 y 34).

Para las mujeres la calle suele ser lugar de tránsito hacia otros espacios cerrados, es un territorio por el cual se pasa, pero donde no es bien visto quedarse sin una buena razón para ello (estar trabajando, haciendo algo útil o necesario, por ejemplo). Ser “callejera”, o estar en la calle en boca de todos es sinónimo de haberse “perdido” o haber perdido algo, por lo cual se busca restringir y controlar al máximo la movilidad de niñas y jóvenes por las calles, como un modo de garantizar su integridad. Por otra parte, un rol importante de la familia es evitar que las costumbres de la calle contaminen la casa, que ciertas palabras, decires y acontecimientos sean llevados desde la calle a la casa, lo cual evidencia la búsqueda de protección de la integridad femenina. No obstante que las mujeres en la actualidad han logrado avanzar sobre nuevos espacios de sociabilidad

³⁷ En Chile significa escaparse para evitar algo, lo que en México llamaríamos “irse de pinta”.

-incluso aquellos asociados con lo masculino, como los bares, a los que pueden llegar solas o acompañadas- la calle continúa siendo percibida como lugar masculino y un sitio peligroso (Rebolledo, 1998: 35; Segovia, 2002).

En el próximo capítulo se explicará la influencia que tiene la movilidad en la vida cotidiana de las personas, y en particular de las mujeres, ya que las vidas no quedan suspendidas durante el desplazamiento diario. Lo *cotidiano* se refiere a lo que las personas viven de manera diaria: se relaciona con el lugar donde mujeres y hombres viven, trabajan, consumen, se relacionan con otros (Jirón, 2007:176). Estas experiencias³⁸ no podrían darse sin el movimiento y en el movimiento mismo.

³⁸ El concepto de experiencia "alude a las múltiples circunstancias de la vida cotidiana en la metrópoli y las diversas relaciones posibles entre los sujetos y los lugares urbanos, a la variedad de usos y significados del espacio por parte de los diferentes habitantes" (Duhau y Giglia, 2008:21).

Conclusiones

A lo largo del capítulo se argumentó que el asociar lo privado a lo doméstico y a la mujer, ha sido una práctica habitual. A los hombres se les ve como aventureros, orientados hacia lo exterior. A pesar de los notables avances en materia de derechos políticos por parte de las mujeres, no ha dejado de identificarse éste espacio como femenino. Muchos hombres, hoy en día, siguen considerando a las mujeres, en general, más aptas para la crianza y en particular, mejores cuidadoras de sus hijos así ocupen un cargo directivo o pertenezcan a cualquier clase social.

No obstante, la inserción de las mujeres en el mercado de trabajo y los cambios ocurridos en el espacio urbano en las últimas décadas, han modificado el uso del espacio de muchas mujeres orientándolas no sólo hacia la vivienda sino también al uso del espacio público. La pertenencia a un sector social, la escolaridad, el rol que desempeñen dentro del hogar, el contar con hijos pequeños o una pareja, la participación en el mercado de trabajo y los patrones socioculturales tendrán una notable influencia sobre el uso del espacio.

Para las mujeres de las colonias populares que sólo se dedican al trabajo doméstico, la presencia y la localización de los servicios y los equipamientos urbanos complementarios a las actividades del hogar, constituyen los únicos puntos de referencia espacial y de movilidad territorial. Los equipamientos son los que definen los límites territoriales de su cotidianeidad que suelen ser el barrio y la colonia. Los desplazamientos generalmente se realizan en territorios que pueden cubrir a pie (20 minutos) y principalmente hacia los lugares de abastecimiento cotidiano (la tortillería, el tianguis, el mercado), el pago de trámites, los consultorios médicos, las escuelas, la visita a vecinos y familiares.

Si la mujer trabaja y tiene hijos pequeños, realizará desplazamientos cortos dentro del barrio o colonia para poder combinar el ámbito laboral con el cuidado de los niños. Las madres que trabajan pero que no tienen hijos pequeños, presentan una mayor variedad ocupacional y una mayor movilidad territorial, si bien, muchas de ellas laboran en la colonia o área inmediata a ésta, otras, se desplazan a la delegación o municipio donde habitan. Si la mujer pertenece a la clase media y ocupa un cargo directivo, suele recurrir a la contratación de ayuda doméstica externa pero las diferencias de género, en la mayoría de los casos, se mantienen y perpetúan.

Las jefas de hogar sin hijos pequeños o que pueden encargarlos con algún miembro del hogar o la familia, participan en una mayor variedad de actividades laborales y registran también una mayor movilidad territorial. Las hijas que llevan a cabo un trabajo productivo, presentan una mayor variabilidad laboral y una gran diversidad en cuanto a la ubicación de sus lugares de trabajo. Muchas de ellas trabajan fuera del ámbito barrial e incluso fuera de la delegación o municipio en que se ubica su lugar de residencia.

La escolaridad puede ser un factor explicativo de las diferencias en las tasas de movilidad territorial y en el manejo del espacio urbano, en la medida en que, al ampliar las posibilidades laborales se crea la necesidad de acceder a ámbitos territoriales más amplios (que la colonia) en los que se ofrecen mayor diversidad y mejores posibilidades de ocupación y de ingresos. La falta de responsabilidades domésticas y la ausencia de un "señor" que pretenda controlar el movimiento de la mujer en los espacios territoriales que van más allá de la vivienda o de su área inmediata, son factores que también contribuyen a reforzar una mayor libertad de desplazamiento.

En lo que respecta a los ámbitos territoriales, mientras que el ámbito barrial (la colonia o el barrio) es en general territorio del dominio de las mujeres, el ámbito local (delegación o municipio) existe siempre y cuando posibilite extender las acciones cotidianas fuera del ámbito barrial. Así, el ámbito local es dado por el uso de equipamientos urbanos complementarios para la realización del trabajo doméstico que implican el uso obligado de transportes públicos, pero una corta estadía en éstos y en los espacios de circulación vehicular. La ciudad, corresponde a un espacio más desconocido para las mujeres, en donde no se tiene la vivienda propia como punto de referencia. En la ciudad, los puntos de ubicación son colectivos e impersonales, carecen de significado propio: la estación del metro, la parada del camión, la avenida principal (Salazar, 1996: 244).

Capítulo 2. La movilidad como organizador de la vida cotidiana

Introducción

Como se ha explicado en el capítulo anterior, la vida cotidiana es cada vez más complicada y cada vez se requieren realizar muchas tareas fuera del hogar. El trabajo que las mujeres hacen para el mantenimiento de su vida cotidiana y la de sus familias, no se realiza sólo al interior de las viviendas, sino también en los lugares donde se llevan a cabo las distintas tareas relacionadas a la reproducción: la educación, la salud, el deporte, el ocio, las compras, los recados y las gestiones administrativas, etc. Para acudir a estos lugares, las mujeres tienen que desplazarse utilizando los sistemas de transporte disponibles.

Diariamente, millones de habitantes de la ciudad se movilizan en diferentes direcciones y con diferentes trayectos, y lo hacen en la variedad de transportes que existen: metro, metrobús, tren suburbano, trolebús, autobuses en los corredores de transporte público, autobuses de la RTP, microbuses, combis, taxis, mototaxis, bicitaxis y bicicletas (públicas o privadas). La movilidad ha adquirido, en este sentido, un papel importante como organizador de la vida cotidiana. Sin embargo, éstos “no están diseñados para facilitar el acceso de las mujeres a los lugares, sino para facilitar los movimientos pendulares vivienda-empleo según el patrón masculino de trabajo productivo” (Sánchez de Madariaga, 2004).

2.1 La movilidad en la vida cotidiana

La *movilidad* es una cualidad o atributo de los individuos referida a su capacidad de movimiento. Algunos investigadores la consideran sinónimo de desplazamiento: “la acción de un cuerpo que deja el lugar o espacio que ocupa y pasa a ocupar otro” (Ramírez, 2009). Existen muchas movilidades y diversas maneras de definirlas y abordarlas, Connolly y

Duhau (2010) utilizan dos esquemas de análisis que permiten acercarse a ellas. El primer esquema se refiere a la definición de qué es lo que se mueve, a qué escala y con qué temporalidad. Éste reconoce tres modalidades básicas o desplazamientos de personas o cosas en el espacio y en el tiempo³⁹. El segundo tiene que ver con el lugar que ocupa la movilidad en nuestra comprensión general de la sociedad o de la ciudad (Connolly y Duhau; 2010:156).

En este trabajo, se analizan las experiencias de movilidad de mujeres, se presta particular atención en el uso de la bicicleta como medio de transporte, por lo que se hace alusión al primer esquema de análisis en lo referente a la *movilidad cotidiana*. Ésta suele relacionarse con la movilidad diaria de la población en diferentes medios de transporte y por diferentes motivos. Miralles y Cebollada (2009) la definen como “la suma de los desplazamientos que realiza la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado”⁴⁰.

2.1.1 La movilidad como sinónimo de transporte

La ciudad de México ha contado con diversas formas de transportación de personas a lo largo de su historia. Al comenzar el siglo XX, la movilidad se asociaba casi exclusivamente con el trabajo y con la utilización de medios de transporte mecánicos. Este modelo de movilidad se basaba en el desplazamiento homogéneo y colectivo de grandes masas de población hacia el centro de la ciudad donde se concentraban el empleo

³⁹ a) La movilidad cotidiana de la población, b) La movilidad residencial dentro o entre ciudades y; c) La movilidad socioeconómica de la población (Connolly y Duhau; 2010:156).

⁴⁰ Navarro y Guevara (2000) utilizan el concepto de “movilidad urbana” para referirse a los “flujos de las personas en las ciudades” y la utilización de diferentes medios de transporte para desplazarse de sus lugares de residencia a distintos puntos de la urbe de manera cotidiana.

y los servicios⁴¹. Conforme fue creciendo la ciudad, así como la densidad y la mezcla de actividades urbanas, las necesidades de movilidad se incrementaron (Miralles y Cebollada, 2009).

Al finalizar el siglo XX, se originaron cambios en la movilidad de la metrópoli, en la periferia de la ciudad se construyeron unidades habitacionales y los municipios experimentaron tasas de crecimiento poblacional elevadas mientras que la llamada ciudad central perdía población (Esquivel, Flores y Medina, 1993). El predominio de este modelo de desarrollo tuvo consecuencias importantes en la movilidad cotidiana ya que la población alejada de las principales zonas de actividad se vio obligada a realizar desplazamientos cada vez más largos para acceder a las fuentes de empleo aumentando la congestión, los atascos y la incertidumbre del tiempo.

Para responder a estos cambios, al iniciar el siglo XXI se impulsó un nuevo modelo de desarrollo urbano con el objetivo de redensificar la zona centro de la ciudad. En materia de transporte, la estrategia planteaba como principales acciones la construcción de vialidades y el mejoramiento del transporte público (PUEC, 2011). Sin embargo, pese a todos los diagnósticos que apostaban por un aumento de la movilidad, ésta se redujo. En la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) el promedio de viajes por persona disminuyó donde era mayor, el Distrito Federal. Entre las posibles causas se encuentran el alargamiento del tiempo de viaje en el Distrito Federal⁴²; la disminución de los viajes realizados en transporte público y el aumento en la demanda de transporte individual: automóvil y taxi

⁴¹ Para una mayor comprensión sobre la historia de la movilidad en la ciudad de México y las políticas públicas implementadas en materia de transporte, léase: Navarro (1988), Islas (2000) y Quiroz (2000).

⁴² De 40.6 minutos en 1994 se pasó a 50 minutos en 2007 (Connolly y Duhau, 2010: 166).

(Connolly, 2009). Por otro lado, se redujó el número y proporción de viajes en autobuses del DF. Esto se explica por la desaparición de la Ruta 100 que no fue compensada por el servicio del RTP. También bajó el número y participación de viajes en uno o dos colectivos, así como las combinaciones de este modo con el metro. Los únicos modos de transporte que aumentaron fueron el metro y el autobús suburbano, con sus combinaciones (Connolly, 2009: 18).

Considerando los viajes por todos los motivos (trabajo, escuela, compras, llevar o recoger a alguien, social o diversión, relacionado con el trabajo, ir a comer, trámite, otros), los habitantes del DF, en 2007 viajaban más en automóvil (36% de los hombres y 26% de las mujeres) que la población de los municipios (29% de los hombres y 20% de las mujeres). Así, las diferencias de género también se evidencian en el uso del automóvil. Las mujeres utilizaban el automóvil menos que los hombres para todos los motivos de viaje, excepto para "ir a la escuela" en el DF. De modo similar, los residentes de los municipios metropolitanos utilizaban el automóvil menos que los del DF, excepto en los viajes realizados por hombres para: "ir de compras" (34% de los viajes) y para "llevar o recoger a alguien" (73% de los viajes realizados por residentes en el Estado de México, comparado con 69% en el DF). El porcentaje de mujeres que utilizaban el carro para llevar o recoger a alguien es de 41% y 43% respectivamente, para residentes del DF y los municipios metropolitanos (Connolly, 2009:17).

2.1.2 El transporte como instrumento que permite moverse: “el giro en la movilidad”

Si bien, durante el siglo XX y la primera década del siglo XXI se dio prioridad a la construcción de vialidades para el uso del automóvil, desatendiendo los procesos sociales involucrados en los viajes, es decir, ignorando las maniobras que las personas hacen para llegar al trabajo, el estudio, los lugares de ocio y las actividades de placer, y cómo éstos afectan las vidas de las personas (Jirón, 2007: 129), se ha demostrado que los desplazamientos cotidianos de las personas son híbridos, es decir, la mayoría de los viajes tienen más de un objetivo y además cambian con la experiencia, es decir, la movilidad supone más que viajar desde un origen a un destino (Jirón, 2007; Jirón y Mansilla, 2013). Este cambio de perspectiva en la movilidad, ha motivado a las organizaciones sociales y académicos de diversas ciudades, entre ellas la nuestra, a centrar la atención en las personas que se mueven y a considerar al transporte “un instrumento que permite el movimiento” (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009; González, 2013; Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012, 2013).

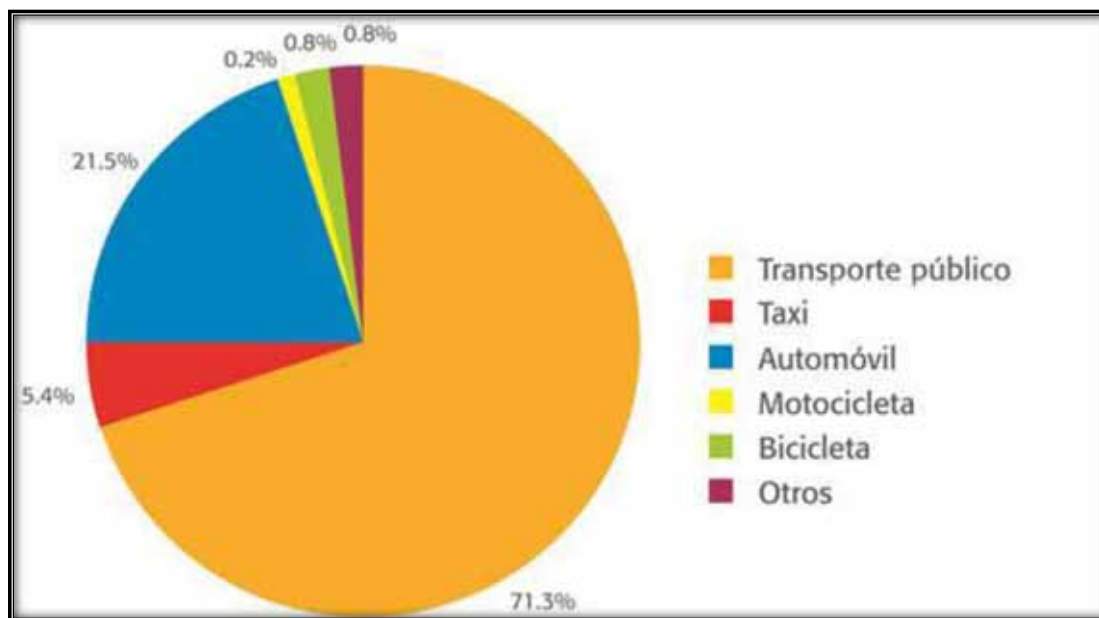
En fechas recientes, el Gobierno del Distrito Federal aprobó la Ley de Movilidad⁴³ y el Plan Integral de Movilidad 2013-2018⁴⁴ en donde se coloca al peatón (personas con discapacidad, mujeres y niños) como prioridad seguido de los ciclistas y los medios de transporte público, el transporte de carga y por último el automóvil particular. La jerarquía es congruente con la distribución actual de viajes, ya que el 70% de los tramos de viaje

⁴³ Excélsior. “Abre Ley de Movilidad una nueva etapa de tránsito en el DF: León Tovar”. Notimex, 01/05/2014.

⁴⁴ El Universal. “GDF avala Programa Integral de Movilidad 2013-2018” en: El Universal.mx, 15 de octubre de 2014. El Plan fue publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 15 de octubre de 2014.

que se realizan en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) son en transporte público, a pie y en bicicleta, y sólo el 30% restante se realizan en automóvil particular (PIM 2013-2018: 70) (Véase Gráfica 1).

Gráfica 1. Distribución modal en la Zona Metropolitana del Valle de México



Fuente: PIM 2013-2018. Datos obtenidos de INEGI (2007). Encuesta Origen-Destino 2007. No considera tramos de viaje a pie.

Uno de los principales objetivos de éste plan es “mejorar la experiencia de viaje de las personas, independientemente del medio de transporte que elijan”. Ante este cambio de perspectiva, resulta necesario conocer las experiencias de los involucrados, a fin de entender cómo éstos otorgan significado a cada movimiento y cómo los movimientos afectan sus relaciones sociales (Jirón, 2007).

Pensar la movilidad desde la perspectiva de las personas que se mueven, transforma la definición hecha por Miralles y Cebollada (2009), citada anteriormente, la movilidad se convierte en algo más que “la suma de viajes realizados” o el “mero acto de moverse” (que se refiere al transporte), la movilidad se refiere a todas las formas en que las personas

se relacionan socialmente al cambio de lugar. Urry (2003) (Citado en Jirón, 2007) explica que comprender tales conexiones requiere concentrarse más en las experiencias que éstas movi­lidades generan que sólo en los tipos y formas de transporte, ya que la movilidad es un medio para lograr actividades basadas socialmente y no el objetivo de tales actividades: “la movilidad cotidiana es una práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y el espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares” (Jirón, 2007).

2.2 La división sexual del trabajo y sus consecuencias en la movilidad diferenciada de hombres y mujeres

En la práctica cotidiana⁴⁵ de moverse en la ciudad existen formas diferenciadas de experimentar la ciudad, que surgen, entre otras, por las diferencias de género, es decir, como hombres y mujeres experimentan la movilidad, si a esto agregamos que las mujeres no son un grupo homogéneo, las experiencias de movilidad se diversifican. Las principales necesidades diferenciadas entre las mujeres obedecen a las distintas combinaciones del género con la edad, la raza, la clase, el estado civil y el tener personas dependientes a cargo (Jirón, 2007), de manera que las necesidades son mayores para las mujeres con personas dependientes, para las mujeres cabeza de familia, para las ancianas y las inmigrantes, y se refuerzan en caso de coincidir en una misma persona más de una de estas características (Salazar, 1996; Sánchez de Madariaga, 2004: 19; Jirón, 2007).

⁴⁵ Éstas corresponden a las maniobras continuas de los desplazamientos cotidianos de los individuos, lo que remite concretamente a la organización diaria de sus actividades, así como a la realización de estas últimas (Jouffe y Lazo, 2010: 5).

Como se menciona a lo largo del Capítulo 1, una de las razones por la que hombres y mujeres tienen distintas necesidades y aspiraciones en el espacio urbano y distintas posibilidades de acceder a los bienes y recursos de la ciudad es la llamada “división sexual del trabajo”, de los diferentes papeles que ambos realizan en la sociedad, en el ámbito del trabajo reproductivo no remunerado o trabajo doméstico y en el ámbito del trabajo productivo por cuya realización se percibe una compensación económica. La diferenciación de roles tendrá entonces una expresión en la forma de moverse en la ciudad. Las mujeres cuyos roles se dividen entre el reproductivo y el productivo, requieren hacer varias tareas al mismo tiempo y experimentan grandes dificultades en su desplazamiento. Las tareas de cuidar a los niños, mantener el hogar y comprar los bienes para el consumo familiar, se comparten con el empleo para complementar el ingreso familiar.

2.2.1 La movilidad en el curso de la vida

Vega (2004) concluye que la movilidad de las mujeres varía con el ciclo de vida. El testimonio que le permite desarrollar su análisis es el de Doña Eufemia, una mujer del sector popular de Lima, de 47 años, casada, con 4 hijos y 4 nietos, que habita en un asentamiento de la ciudad de Chosica (Lima). Vega examina la vida de Doña Eufemia con base en hitos⁴⁶. Observa que el espacio local en el que se desenvuelven la vida y la actividad de la señora Eufemia coexiste con aquél en el que se desempeña laboralmente. La vida cotidiana de la señora Eufemia no se caracteriza por una rutina estable para todos los días, sino por cierta flexibilidad de acuerdo a las demandas diarias. Cabe señalar que la mayor

⁴⁶ Acontecimiento puntual y significativo que marca un momento importante en el desarrollo de un proceso o en la vida de una persona.

parte de los desplazamientos son realizados gracias a los medios de transporte público, y los próximos, a pie.

En términos de sus principales responsabilidades, la vida de la señora Eufemia no se desenvuelve en un único espacio geométrico. Sin embargo, se identifica fuertemente con su espacio local, que para ella, es su pueblo (Vega, 2004: 43). Durante su infancia, Doña Eufemia trabaja en una bodega y circunscribe sus movimientos al espacio local, organizando sus desplazamientos como peatón. De casada se ve obligada a trabajar en el servicio doméstico en San Fernando (cerca de Chosica) porque su esposo no cuenta con trabajo. En este momento de su vida sus desplazamientos son también peatonales, aunque en este caso trascienden la esfera local. Llegar le demanda una caminata de alrededor de veinte minutos. Mantener ese ritmo de vida le es posible gracias al apoyo de su madre, quien se hace cargo de los niños.

Años después, se dedica al comercio, lo que le permite viajar con cierta regularidad para abastecerse de mercancía hasta la ciudad de Tacna, que se encuentra a 1 200 km al sur de Lima. Después de 5 años de dedicarse al comercio, se hace niñera de un pequeño 3 años que reside en la municipalidad de San Fernando y posteriormente trabaja de limpieza en el centro de la municipalidad de Chosica por lo que deja de realizar viajes tan largos.

El testimonio de Doña Eufemia reafirma las conclusiones a las que llega Salazar en 1996⁴⁷: la percepción espacio-temporal de la vida cotidiana de una mujer del sector popular presenta diferencias con relación a la de su cónyuge y varía durante las diferentes etapas de su vida. Mientras que el marido organiza su vida en torno al tiempo del trabajo remunerado, la

⁴⁷ Al que se hace referencia en el Capítulo 1 de este trabajo.

mujer participa del tiempo laboral, pero también se hace cargo de los tiempos que comprometen desplazamientos por motivos de alimentación de la familia, de requerimientos escolares, de salud, así como de recreación y lazos de parentesco⁴⁸. La articulación de estos tiempos la lleva a realizar múltiples desplazamientos en su vida cotidiana. Sin embargo, el uso del espacio no se restringe al territorio de lo local, ésta se desplaza en ámbitos más amplios.

La adaptabilidad a los espacios y tiempos laborales de Doña Eufemia, es un indicador de una fortaleza y, a la vez, de una debilidad. Su coraje le permite aceptar los desafíos de la vida cotidiana en diferentes condiciones. Sin embargo, esta situación constituye también un indicador de la frágil posición social en la que se encuentra, por la que no está en condiciones de imponer ritmos de trabajo (Salazar, 1996; Vega, 2004: 33).

2.2.2 La cadena de tareas y las relaciones espacio-temporales en la vida de las mujeres

Para explicar las necesidades diferenciadas de movilidad de hombres y mujeres en el espacio urbano, Sánchez de Madariaga (2004) sugiere dar visibilidad a las tareas que realizan las mujeres en su vida cotidiana y observar sus implicaciones en el uso del espacio urbano. Para ello, recurre al concepto de “cadena de tareas”, que permite vincular el tiempo con el espacio de la vida cotidiana. Como se explica en el capítulo anterior, las tareas que realiza una madre que trabaja a lo largo de un día podrían ser: llevar a sus hijos (as) a la escuela, acudir al trabajo, aprovechar la hora de

⁴⁸ En el Perú, en términos de la percepción de los roles familiares aún se suele señalar al padre como el principal responsable del trabajo y a la madre como la responsable de las tareas domésticas y del cuidado de los hijos. En el marco de los lazos de reciprocidad familiares, ella tiene el compromiso de velar por sus padres, forma parte de sus responsabilidades como madre de familia del medio popular. Así, la escala de responsabilidades domésticas –que incluye la atención de los hijos– se extiende al cuidado de los padres que se ve facilitada por la proximidad de las viviendas. (Vega, 2004: 44).

la comida para hacer algunas compras o realizar algún trámite administrativo, etc. Cada una de las tareas se realiza en lugares distintos e implican desplazarse.

Las ciudades contemporáneas son ciudades que se extienden cada vez más en el territorio, que tienen espacios diferenciados, especializados y separados, para la vivienda y para la actividad económica, que se conectan entre sí a través de las infraestructuras de transporte y comunicaciones. Son ciudades que no responden a las complejidades de la vida cotidiana. En la experiencia cotidiana de la mayoría de la gente, especialmente de las mujeres, el tiempo desaparece en mil tareas y en ir de un sitio a otro porque las actividades cotidianas se encuentran fragmentadas en el territorio (Salvador, 2000). Por lo que realizar todas las tareas de la cadena en un solo día puede convertirse en una carrera contra el reloj⁴⁹.

Las cadenas de tareas varían entre personas y también de un día a otro. Para una misma persona varían también a lo largo de la vida. La vida cotidiana de algunas mujeres no se caracteriza por una rutina estable para todos los días, sino por cierta flexibilidad de acuerdo a las demandas diarias (Vega, 2004: 46). La cadena será más complicada para las mujeres que trabajan y tienen niñas y niños de corta edad que para aquéllas que no tienen, o son ya independientes, pero, en cualquier caso, son diferentes y tienen más eslabones que las realizadas por los hombres (Sánchez de Madariaga, 2004).

⁴⁹ La ciudad de México al comenzar el siglo XX contaba con grandes extensiones de suelo favoreciendo un patrón de asentamiento expansivo (Esquivel, 1993). Este modelo se caracteriza por el consumo de una gran cantidad de territorio, el crecimiento de las ciudades hacia la periferia y la mayor diversidad de centros de población. El aislamiento de unas zonas con otras genera constantes desplazamientos en vehículos privados y transporte público masivo (por su bajo costo) (Falcón, 2007).

2.3 El transporte y las pautas de movilidad de hombres y mujeres

Los efectos diferenciales en las formas actuales de construcción de la ciudad para hombres y mujeres se evidencian en la movilidad. En el caso de las mujeres, como resultado de la multiplicidad de tareas que realizan, sus pautas de movilidad difieren de las de los hombres. Existen algunos estudios empíricos sobre movilidad desde el punto de vista del género, realizados en países como Estados Unidos, Reino Unido, España o Alemania, entre otros, que muestra diferencias importantes de género en los siguientes aspectos (Sánchez de Madariaga, 2004:29-34):

- Pautas espaciales de los viajes. Las mujeres realizan desplazamientos de tipo poligonal⁵⁰. Viajan por un mayor número de motivos que los hombres porque encadenan varios desplazamientos entre distintos lugares del espacio urbano, uno detrás de otro, para poder cumplir con todas las tareas relacionadas con la vida familiar (compra cotidiana de alimentos, el acompañamiento de personas dependientes, etc.) y el empleo. Los hombres tienden a hacer viajes de tipo pendular, es decir, de ida y vuelta, entre el empleo y la vivienda.
- Distancias recorridas. Los desplazamientos que hacen las mujeres tienen lugar dentro del barrio o entre barrios próximos, mientras los desplazamientos realizados por los hombres son en mucha mayor medida entre zonas residenciales y zonas de empleo, independientemente de donde se encuentren en el área metropolitana.
- Modo de transporte. Las mujeres realizan más desplazamientos a pie y en transporte público, se ven obligadas a cambiar de modo de

⁵⁰ Clara Salazar (1996), si bien no utiliza el término "poligonal" para referirse al tipo de viajes que realizan las mujeres, coincide con esta descripción.

transporte con más frecuencia y por ello son más dependientes de la localización y la calidad de los centros de transporte modal.

- Restricciones temporales y horarias. Los horarios en el transporte público están pensados para responder a los patrones de desplazamiento de los hombres, según horarios valle y pico. Las mujeres tienen que adaptarse a los horarios de transporte y los horarios de servicios (colegios, salud, administración, etc.) en relación con el empleo. La restricción temporal se ve además empeorada por el problema de la inseguridad en el acceso al transporte público durante horarios valle de poca afluencia.
- Seguridad en los desplazamientos. Las mujeres dejan de utilizar el transporte público, o lo utilizarán sólo si no tienen más remedio, en aquellos recorridos o aquellas horas del día poco transitadas en que la percepción de la inseguridad es mayor.
- Comodidad, ergonomía y accesibilidad. Las mujeres, como las personas de más edad, tienen necesidades específicas de comodidad, ergonomía y accesibilidad en el transporte público y en la calle. Mientras la mayoría de las personas que usan el transporte público son mujeres, las estaciones y los vehículos no están pensados para estas condiciones de desplazamiento, sino para una persona en buena condición física y sin cargas materiales o personas con poca movilidad a su cargo.

La combinación de todos los factores anteriores da como resultado una reducción considerable de la movilidad femenina y por tanto una restricción de sus opciones laborales y de ocio. Al tener que realizar un gran número de viajes en un solo día y al tener que hacerlos a pie o en transporte público, las mujeres consumen un tiempo en transporte comparativamente mayor, en condiciones de mayor incomodidad, que reduce el tiempo disponible para otras actividades. Esta dificultad se ve

agravada por los horarios de apertura de los servicios (colegios, comercios, sanidad y administración pública). Por ello, las mujeres se ven forzadas con frecuencia a aceptar empleos cerca de sus viviendas, en detrimento de sus opciones laborales y de promoción profesional (Salazar, 1996).

Estas limitaciones a la movilidad femenina son reforzadas por las formas actuales de construcción de las ciudades, que fomentan el crecimiento extensivo de baja densidad sobre el territorio, apoyado en infraestructuras de transporte rodado, y que dan primacía al transporte privado sobre el transporte público. Las exigencias de movilidad son cada vez mayores porque se tiene que ir a más sitios más lejos. Para las personas que no tienen coche y que además se tienen que hacer cargo de los desplazamientos de personas con movilidad restringida, éstas demandas son cada vez más difíciles de satisfacer.

2.3.1 La percepción de inseguridad de las mujeres en el transporte público

Si bien las pautas de movilidad señaladas en el apartado anterior no fueron analizadas en el contexto de la ciudad de México, podrían darnos algunas pistas sobre los problemas que enfrentan las mujeres en su tránsito por la ciudad. Una de las mayores dificultades a la que se ven expuestas es la violencia sexual⁵¹ en el transporte público.

⁵¹ La violencia contra las mujeres se experimenta en los lugares públicos y privados, y puede ser física, sexual y psicológica. La violencia sexual puede darse mediante: tocamientos en zonas sexuales del cuerpo, miradas, palabras, o expresiones corporales ofensivas con fines sexuales, o bien, eyaculaciones o la exhibición de genitales, que denigren, humillen y atenten contra la seguridad de la persona y la integridad de su cuerpo. Así también es la violación, el acoso sexual, la trata de personas con fines de explotación sexual o el uso denigrante de la imagen del cuerpo de la mujer. Estas conductas pueden manifestarse junto con amenazas, persecuciones, intimidaciones, falsas promesas o engaño, manipulación, uso de la fuerza, celotipia (comportamientos de control de la víctima, basada en celos) o chantaje. Se puede presentar en espacios masivos o bien, espacios solitarios, y generalmente se busca que la víctima no pueda comprobar fácilmente o expresar la violencia que le cometieron. Fuente: Página Web del Instituto de las Mujeres del DF.

En una de las conferencias magistrales presentadas en el “Encuentro Internacional Ciudades Seguras para las mujeres”⁵² realizado en la ciudad de México del 3 al 5 de septiembre de 2008, Elizabeth Plácido, representante del Comité de América Latina y el Caribe para la Defensa de los Derechos de la Mujer (CLADEM-México), presenta los resultados de una interesante encuesta sobre el fenómeno de violencia sexual que enfrentan las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la ciudad de México⁵³, con este trabajo, logra caracterizar las situaciones de violencia sexual percibidas por las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal (CETRAMs): Pantitlán, Indios Verdes y Taxqueña, para dar cuenta de las características, los escenarios en que se produce, las dimensiones que adquiere, la frecuencia en que sucede y la denuncia de estos delitos con el fin de elaborar recomendaciones de política pública.

La Encuesta fue realizada a mujeres de 15 años y más, usuarias de los principales medios de transporte. Se estima una afluencia de 1, 125, 000 mujeres, de las cuales se obtiene una muestra de 1,579 usuarias. Los resultados son representativos para el tránsito de un día laboral regular en cada uno de los CETRAMs estudiados.

⁵² Encuentro organizado por el Instituto de las Mujeres del DF y el Fondo de Desarrollo de las Naciones Unidas para la Mujer (UNIFEM - Oficina Regional para México, Centroamérica, Cuba y República Dominicana).

⁵³ La información detallada sobre la Encuesta de Percepción aplicada puede encontrarse en la Relatoría del 23 de noviembre de 2009 acerca del “Foro Ciudades Seguras para las Mujeres”. La conferencia presentada por la Lic. Elizabeth Plácido Ríos se titula “Percepción de inseguridad frente a la violencia sexual en el espacio público” y es publicada en la página web del Instituto de las Mujeres del Distrito Federal.

Entre los datos arrojados en el cuestionario destacan:

- a) La mayoría de las mujeres que utilizan los tres CETRAMs son jóvenes de entre 15 y 29 años de edad (78%) y adultas jóvenes de 30 a 44 años⁵⁴. Entre ellas, empleadas (44%), estudiantes (21.5%), o mujeres que se dedican a labores del hogar (17%). El 90% utilizan el transporte público de forma regular, es decir, 5 o más días a la semana.
- b) Las situaciones de violencia de las que han sido víctimas las mujeres en el transporte público tienen que ver con:
- Piropos de carácter sexual: 7 de cada 10 mujeres (66.4%).
 - Palabras ofensivas o despectivas sobre su persona o sobre las mujeres: 1 de cada 2 usuarias, 37.5% de ellas en el último año.
 - Mirar morbosamente el cuerpo: 71.0% de las usuarias, 61.5% de ellas señalan que esta situación les ha sucedido en el último año.
 - Tocar o manosear: 39.4% de las usuarias.
 - Tocar los genitales frente a ellas: 29.4% de las usuarias, 22.5% en el último año.
 - Mostrar los genitales: 15.7% de las usuarias, 10.7% en el último año.
 - Recargarse con el cuerpo con intenciones de carácter sexual: 67% de las usuarias, 56% en el último año.
 - Tomar fotografías: 8.0% de las mujeres se han percatado de que hombres desconocidos les han tomado fotografías del cuerpo sin su consentimiento, 6.6% en el último año.

⁵⁴ De acuerdo con Connolly (2009:13 y 14), al comparar las Encuestas Origen-Destino de 1994 y 2007, se observa que en el Distrito Federal ha perdido movilidad la población de todas las edades, excepto los más jóvenes y los más viejos, así como las mujeres de 30 a 64 años. En cambio, en los municipios conurbados, ha aumentado la movilidad de la población de ambos sexos y de todos rangos de edad, excepto en los mayores de 30 años.

- Miedo de un ataque o abuso sexual: 29.4% de las usuarias, 21.8% en el último año.
- Ser perseguidas por hombres para atacarlas sexualmente: 15% de las usuarias, 10.4% le ha ocurrido en el último año.
- Ser obligadas a tener relaciones sexuales en el transporte público: 2.1% de las encuestadas, 1.4% le ha ocurrido en el último año.

En términos globales:

- 9 de cada 10 mujeres ha sido víctima de alguno de las formas de violencia sexual incluidas en la encuesta.
- En el último año 8 de cada 10 usuarias las han vivido. De ellas 43.8% reporta haber padecido 4 o más situaciones violentas y 10% reporta haber padecido 7 o más.
- La mayoría de las situaciones les suceden con más frecuencia a las mujeres jóvenes o a las adultas jóvenes. Los porcentajes de ocurrencias padecidas por las jóvenes o adultas jóvenes son 2, 3 o hasta 4 veces más que los porcentajes de ocurrencia en los grupos de mujeres adultas maduras (45 a 59 años) o mayores (más de 60 años).

c) Los porcentajes más altos se dan en el metro y peseros, al interior del transporte (vagón, camión, coche, etc.).

d) Si bien las situaciones de violencia suceden casi a cualquier hora, en el caso del metro, microbús y trolebús se registra una mayor prevalencia en los horarios de la mañana, mientras que en el taxi existe una mayor prevalencia después de las 7 de la noche.

Destaca el hecho de que en las mujeres predomina la percepción de inseguridad en un 90% y miedo a ser agredida sexualmente en el transporte público en un 80%. La percepción de miedo a ser violentadas sexualmente tiene una relación inversa con la edad, a menor edad de las mujeres mayor percepción de miedo a ser agredidas sexualmente. Las mujeres refieren sentir más miedo en el pesero, seguido por el metro y en tercer lugar en el taxi (Plácido, 2009: 70).

En cuanto a la percepción de gravedad por tipo de violencia, la mayoría de las mujeres usuarias del transporte público consideran graves las situaciones violentas que padecen continuamente en el transporte. La violación y la persecución con intenciones de ataque sexual son las dos situaciones en las que un mayor porcentaje de mujeres tienen la percepción de que son hechos graves, delitos. A pesar de ello, el 86% de las entrevistadas señaló que al ocurrirles alguna de esas situaciones no denunciaron o avisaron a alguna autoridad. Entre las explicaciones de por qué no denuncian la violencia destacan la desconfianza que sienten hacia las autoridades (24.0%), el no tener tiempo (16%) y el que no sabían que podían denunciar la agresión (15%). Las reacciones inmediatas más comunes de las mujeres cuando las violentan sexualmente, son que se alejan o cambian de lugar (38.8%), se defienden solas con distintos modos (llevar gas, pellizcarlos, aventarlos, etc.) (22.5%) o no hacen nada (18.5%).

2.3.2 El programa “Viajemos Seguras en el transporte público de la ciudad de México”⁵⁵

Una de las políticas que tomó el Gobierno de la ciudad de México en 2008 para contrarrestar la situación de violencia a la que se ven expuestas las mujeres cuando se desplazan en el transporte público por la ciudad, fue la implementación del Programa “Viajemos Seguras en el transporte público de la ciudad de México” a fin de prevenir, atender y sancionar la violencia sexual cometida contra las mujeres que viajan en el transporte público y concesionado de la ciudad de México.

Se trata de un programa de carácter interinstitucional, en el que participan diez dependencias de gobierno (PGJDF, SSPDF, SEMOVI, STC, RTP, Metrobús, STE, LOCATEL, INJUVEDF e INMUJERESDF) responsables de la seguridad pública, la procuración de justicia y la atención a derechos, así como el Consejo Ciudadano de Seguridad Pública y Procuración de Justicia del DF. Este programa está coordinado por el Instituto de las mujeres del DF (Inmujeres DF).

Las acciones de prevención y atención de la violencia sexual contra las mujeres son:

a) Unidades Exclusivas para Mujeres

100 Unidades ATENEA de la Red de Transportes de Pasajeros (RTP), las cuales circulan en un horario de 06:00 a 21:00 horas, en 48 rutas que recorren 25 de los principales corredores urbanos de la ciudad: Paseo de la Reforma, Anillo Periférico, Eje 3 Oriente, Tlalpan, Picacho, Eje 10 Sur, Ermita, San Ángel, Revolución, Niños Héroes, Av. IPN, Circuito Interior, Eje 5 Norte, Eje 2 Oriente, Tamaulipas, Zaragoza, Eje 6 Sur, Coyoacán, México-Tacuba,

⁵⁵ Para mayor información sobre el Programa “Viajemos Seguras” se puede consultar la página web del Inmujeres DF.

Eje 1 Norte y Eje 8 Sur. Cinco Unidades Exclusivas de Trolebús del Servicio de Transportes Eléctricos (STE) que circulan de 06:45 a 22:52 horas; tres en el Corredor Cero Emisiones Eje Central Lázaro Cárdenas, y dos en el Corredor Cero Emisiones Eje 2- 2 A.

b) La separación de hombres y mujeres como medida de seguridad

- Líneas 1, 3, 7, 8, 9, A y B del STC, con tres vagones cada una, en los horarios de 06:00 a 10:00 horas y de 14:00 a 22:00 horas.
- Separación permanente de las tres líneas de Metrobús (Línea 1 Indios Verdes- Dr. Gálvez e Insurgentes-El Caminero; Línea 2 Tacubaya-Tepalcates y Nápoles-Tepalcates, y Línea 3 Acueducto Tenayuca-Etiopía), de lunes a sábados de 4:30 a 24:00 horas y domingos de 05:00 a 23:30 horas.
- Separación en horas pico de un vagón del Tren Ligero del STE: En la Terminal Xochimilco, de 06:00 a 09:00 horas y en la Terminal Taxqueña, de 18:00 a 21:00 horas.

c) Módulos de atención a víctimas de violencia sexual en el transporte público

Los módulos se encuentran en las estaciones del metro Hidalgo (al interior del Centro de Justicia para las Mujeres de la PGJDDF), Balderas, Pino Suárez, Pantitlán (al interior del Centro de Justicia Integral de la PGJDF) y Guerrero (al interior del Centro Integral de Justicia Cívica), con un horario de atención de lunes a viernes de 08:00 a 20:00 horas, a cargo del InmujeresDF y la colaboración del Consejo Ciudadano de Seguridad Pública y Procuración de Justicia del Distrito Federal. No sólo brindan

asesoría jurídica, información o canalización, si se sufre violencia sexual sino cualquier tipo de violencia⁵⁶.

2.3.2.1 El programa “Viajemos Seguras”: ¿política de seguridad o medida de protección?

En el mismo encuentro al que se hace referencia con anterioridad, la Mtra. Florinda Riquer de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, pone en la mesa de discusión su preocupación por que la política de seguridad sea vinculada de manera tan enfática en la violencia y en particular en la violencia contra las mujeres (marcada por la victimización y la inseguridad). Desde su punto de vista la propuesta política de la seguridad debe de estar articulada en torno a un modelo de convivencia ya que la fuente de la violencia, en términos generales, es la intolerancia al otro, la violencia ejercida hacia las mujeres es por ser mujeres, es decir, se trata de negar la diferencia.

Cuando las políticas de seguridad enfatizan la diferencia y generan acciones segregacionistas como las del transporte seguro (que tienen como fundamento la exacerbación de la diferencia y la segregación), es común que produzcan más violencia ya que las violaciones y los hostigamientos difícilmente van a bajar con este tipo de medidas. Éste tipo de acciones tienen una utilidad muy concreta, sirven como medidas de

⁵⁶ El procedimiento a seguir si se es víctima de algún tipo de violencia sexual en el transporte público es: 1. Solicitar apoyo a algún elemento de seguridad para que detengan al agresor, si la víctima se encuentra dentro del vagón del STC debe jalar la palanca. Si se encuentra en otro transporte público, debe solicitar apoyo del operador u operadora. 2.- Inmediatamente la o el elemento de seguridad trasladará a la víctima de manera separada de su agresor al módulo “Viajemos Seguras” más cercano para atenderla. 3.-En este espacio, la abogada del Inmujeres DF le brindará la primera intervención en crisis a su llegada y posteriormente la asesorará jurídicamente acerca de sus derechos y qué hay que hacer para hacerlos valer. 4.-Asimismo, en el momento en que decida iniciar la querrela formal ante la autoridad competente y después de que se realice el llamado a la Fiscalía Central de Investigación para Delitos Sexuales de la PGJDF o Juzgado Cívico (en su caso), recibirá acompañamiento jurídico en el proceso de iniciación de denuncia, orientándole en todos los procedimientos y apoyándole en todo momento. Para mayor información consúltese la página web del Inmujeres DF.

protección pero tienen que ir acompañadas de acciones que permitan resaltar lo que nos une más que lo que nos separa. De lo que se trata es que este tipo de medidas se coloquen en una perspectiva donde se sitúe en el centro el sentido de convivencia y de habitar en un mismo espacio. Lo ideal sería que en nuestro tránsito por la ciudad nos moviéramos con conciencia de que los otros son mis semejantes en el sentido de que puedo mirarme y reconocirme en el otro como un ser con necesidades y deseos como los míos, que tiene tanta prisa como yo, pero sobre todo tiene el mismo derecho de trasladarse de manera eficiente y segura (Riquer, 2008: 81).

Un abordaje integral de la violencia contra las mujeres implica atender aquella que sucede en los espacios públicos, y colocarla como tema central en la agenda de seguridad ciudadana. Pero además, implica un reto más grande: reconocer que las mujeres tienen derecho al uso y disfrute de la ciudad, que el espacio público (no únicamente la casa) es un lugar para ellas, pues ahí justamente es donde se hace posible el desarrollo de sus proyectos personales -estudiar, trabajar, acceder a la cultura, participar activamente-, y la construcción y pleno ejercicio de su ciudadanía⁵⁷. Aunado a lo anterior, es importante la formulación de políticas públicas que reconozcan las necesidades y demandas específicas de las mujeres que se derivan de su tránsito por la ciudad; que prevengan, y no sólo atiendan hechos consumados; que constituyan respuestas alternativas a las meramente represivas del delito (Segovia; 2008).

⁵⁷ Al respecto, el Fondo de Desarrollo de las Naciones Unidas para la Mujer (UNIFEM) cuya oficina regional trabaja para México, Centroamérica, República Dominicana y Cuba tiene a su cargo el Programa Regional "Ciudades Seguras: Violencia hacia las Mujeres y Políticas Públicas", cuyo propósito central es: fortalecer una ciudadanía activa de las mujeres en el ejercicio de sus derechos (económicos, culturales, sociales y políticos), a fin de reducir la violencia pública y privada que se ejerce contra ellas en las ciudades.

Una mayor integración social influye positivamente en la seguridad, lo que supone promover la comunicación entre grupos diferentes, grupos de mujeres jóvenes, adultas y mayores, que habitan un territorio común; a partir de esas construcciones colectivas es como se va construyendo mayor seguridad. La creación de espacios públicos seguros para las mujeres no sólo se resuelve con la implementación de técnicas de planificación y diseño. Igual de fundamental es que la comunidad se apropie del entorno, que construya lazos de confianza, que ayude a potenciar su capacidad de organización y formulación de nuevas iniciativas. Una de las estrategias a seguir es el diseño participativo, el cual permite expresar la necesidad de aspiraciones específicas de género, de edad, de seguridad, de recreación, de cultura; para establecer jerarquías y prioridades. Un espacio que es construido en forma participativa es absolutamente diferente. La gente se apropia de otra manera, y también tiene una calidad distinta (Segovia; 2008: 33).

2.4 La accesibilidad desde la experiencia de la movilidad cotidiana

Comprender la movilidad implica entender lo que ocurre durante la práctica cotidiana de moverse en la ciudad. Diariamente, los viajeros encuentran múltiples barreras para acceder a bienes y servicios en sus trayectos por la ciudad. De ahí que la accesibilidad sea reconocida como uno de los principales aspectos de la exclusión social en la ciudad. Las intervenciones urbanas intentan aumentar la dotación de transporte como una forma de solucionar el problema, sin embargo, un análisis detenido de las prácticas de movilidad cotidiana revela que si bien el transporte puede ser un gran obstáculo para la accesibilidad, existen otro tipo de barreras, a las que hombres y mujeres, y en particular las mujeres, se enfrentan cotidianamente (Jirón y Mansilla, 2013).

Una de las maneras de entender la accesibilidad es analizando la relación entre experiencia de accesibilidad e infraestructura de accesibilidad. Esto se logra a través del análisis del modo en que las barreras de accesibilidad inciden sobre la experiencia de la vida cotidiana, así como también, el modo en que las personas desarrollan tácticas y estrategias para subvertir los condicionamientos de estas barreras (Jirón y Mansilla, 2013). Las estrategias se refieren a la manera en que los individuos y los grupos negocian espacio y tiempo para llevar a cabo las prácticas, el mantenimiento de las relaciones y el acceso a los lugares que se consideran necesarias para la participación social normal (Jirón, 2009). Mientras que las tácticas se refieren al modo en que las personas articulan acciones que permiten subvertir las barreras, a diferencia de las estrategias, las tácticas son dispersas, efímeras e improvisadas, y responden a demandas concretas sobre una situación. Desde esta perspectiva, la accesibilidad puede ser entendida como “la habilidad de negociar el tiempo y el espacio para cumplir con actividades cotidianas, mantener relaciones y generar los lugares que las personas necesitan para participar en la sociedad” (Jirón y Mansilla, 2013: 59).

2.4.1 Las barreras de la accesibilidad

Si bien, al señalar las pautas de movilidad entre hombres y mujeres, es posible observar que las mujeres se enfrentan a restricciones temporales y horarias que se ven empeoradas por el problema de la inseguridad en el transporte público, así como condiciones de incomodidad (ergonomía y accesibilidad) para las mujeres y personas de más edad, Jirón y Mansilla (2013) logran identificar otro tipo de barreras para la movilidad:

Cuadro 3. Barreras de accesibilidad para la movilidad cotidiana

Barreras de accesibilidad para la movilidad cotidiana	Descripción
Financieras	Costo de usar los medios de transporte
Físicas	Distancia viajada, tipo de superficie, aspecto físico y condiciones de los espacios
Organizacionales	Actividades que se realizan para coordinar la vida cotidiana (comprar, ir al médico, pagar cuentas, acceder al trabajo), tiempo de viaje
Temporales	Los horarios, como el día, la noche, las estaciones del año, afectan las decisiones de movilidad
Habilidades	Se refieren a las capacidades de moverse de manera específica
Tecnológicas	Involucran la capacidad de uso y disponibilidad de tecnología para aumentar o facilitar los viajes y sustituir la necesidad de viaje físico, incluyendo internet o teléfonos móviles

Fuente: Elaboración propia. Basado en Jirón y Mansilla (2013: 61)

Cada una de ellas, se ve alterada por el género, edad o etapa del ciclo de vida, entre otras, y tienen un gran impacto sobre las formas diferenciadas en que se experimenta la movilidad (Jirón y Mansilla, 2013: 60). Cuando se encuentran concentradas, entrelazadas y muy juntas unas con otras, hacen que la movilidad se torne más pesada y difícil de resolver, generando una “espesura”, la “espesura de accesibilidad”. Esta “espesura” encuentra a lo menos tres características a lo largo del viaje: algunas barreras se mantienen (como el género, por ejemplo), otras aparecen y desaparecen a lo largo del viaje; y, son multiescalares espacio-temporalmente, en el sentido de que un grupo de barreras puede abarcar tan solo un punto específico dentro del trayecto de una persona, o pueden marcar la totalidad del viaje a través de la ciudad (Jirón y Mansilla; 2013: 62).

Para analizar cómo se enfrentan cotidianamente las barreras, Jirón y Mansilla (2013) utilizan la técnica del sombreado⁵⁸ para analizar los viajes en Santiago de Chile. En el análisis de los relatos etnográficos provenientes del acompañamiento de viajeros urbanos, los investigadores logran identificar cómo suceden y se enfrentan las barreras de accesibilidad y cómo son vividas por los viajeros. Una vez terminado el trabajo de campo consiguen constatar que las barreras de accesibilidad, en general, no se viven de manera aislada, al contrario son dinámicas, muchas veces simultáneas y multiescalares.

Los casos de estudio seleccionados por Jirón y Mansilla (2013) se describen a continuación por la información que arrojan acerca de cómo enfrentan las mujeres las barreras de accesibilidad. Los investigadores citados, eligen la comuna⁵⁹ de la Colina ubicada en la extraperiferia norte de la ciudad de Santiago en zonas predominantemente rurales pero que han experimentado un rápido proceso de urbanización durante los últimos años.

En el primer caso, se analizan los viajes de una mujer de ingresos medios-bajos que se desplaza en transporte público, ella es separada y tiene un hijo de 14 años, vive en el centro de Colina, en el área más poblada y consolidada de la comuna. Arrienda una casa en una villa cerca del principal supermercado en el centro de Colina por \$100, 000 pesos chilenos⁶⁰, aunque es propietaria de un departamento cerca de la cárcel de Colina que prefiere rentar por el clima nocivo de la zona (hay mucho tráfico, drogas, etc.). La villa queda frente al colegio de su hijo por lo que

⁵⁸ Dicha técnica implica acompañar a los participantes de investigación en sus rutinas diarias.

⁵⁹ Es la división administrativa básica de Chile. Corresponde a lo que en nuestro país se conoce como municipio o delegación.

⁶⁰ \$2, 500 mexicanos, aproximadamente.

se ahorra el costo del transporte. Trabaja como reponedora⁶¹ en dos supermercados en Independencia, comuna ubicada en el pericentro de la ciudad de Santiago. Su mayor preocupación es su hijo e intenta acomodar su trabajo, acompañarlo a hacer sus tareas y asegurarse para que no este solo en las tardes, evitando que se enfrente a la droga de los alrededores.

Las barreras que identifican los investigadores al revisar el caso de ésta mujer son de tipo organizacional, ya que están vinculadas al hecho de ser madre soltera, y tener que estar ella a cargo del cuidado de su hijo. Esto genera que desarrolle una serie de estrategias que le permitan cumplir con la tarea de cuidar de su hijo y evitar que quede expuesto a situaciones negativas cuando ella está fuera de casa trabajando. Las barreras económicas de accesibilidad que debe enfrentar esta mujer son de diversa naturaleza y dan cuenta de la precarización de la calidad de vida en la cual se desenvuelve, ante las cuales debe generar una serie de estrategias de subsistencia. El trabajo flexible que ella realiza en una empresa subcontratista, la obliga a llevar a cabo diariamente múltiples desplazamientos para realizar su trabajo, de manera que las barreras económicas, están vinculadas al gasto excesivo en transporte público debido a los monopolios del transporte que aún dominan el negocio en las zonas periféricas de Santiago (Jirón y Mansilla, 2013:66).

Las barreras físico-espaciales, no están vinculadas a la distancia que debe recorrer diariamente para acceder al trabajo, sino que están conectadas con las condiciones físico-materiales de los micro-espacios por los cuales se desplaza diariamente, por ejemplo la mala calidad de los buses, los trasbordos, o los terminales de buses deteriorados, con personas que

⁶¹ Ordena y repone papeles higiénicos y toallas de papel.

amenazan su seguridad diariamente. Otras barreras están vinculadas con las habilidades para acceder al transporte público es decir desarrollar un "saber viajar" (hay que saber cómo tomar el autobús), aspecto que ha logrado dominar por medio del desarrollo de estrategias y tácticas. En cuanto a las barreras temporales, el tiempo se ve afectado por los horarios en los cuales debe estar en el trabajo o en su casa, y por tal motivo, escoge este tipo de trabajo para disponer de más tiempo en su hogar (Jirón y Mansilla, 2013: 67).

En un segundo momento, se analizan los desplazamientos de una mujer de ingresos altos que se mueve en automóvil. Ella tiene casi 40 años, más de quince años de casada y tres hijos. Vive en Chicureo, en un condominio cerrado, en una casa de unos 300 m² en un terreno de 5.000 m² con piscina y jardines. Sus hijos van al mismo colegio, a unos 3 minutos en auto desde su casa. Ella trabaja medio tiempo organizando el casino para los trabajadores de la fábrica de galletas de su marido en la comuna de Lampa, cerca de Colina. Todos los días, excepto los jueves, sale de su casa antes de las 08:00 horas a dejar a sus hijos al colegio, vuelve a su casa a ponerse de acuerdo con las dos empleadas domésticas que allí trabajan, toma su café y alrededor de las 9:00 sale a trabajar, volviendo antes de las 14:00 horas para preparar el arribo de sus hijos.

Organiza el transporte de sus hijos con otras cuatro mamás del condominio, que tienen sus hijos en el mismo colegio y se turnan para recogerlos; los jueves son su día. Pese a que los viajes no son largos, pasa el día llevando y trayendo niños hacia y desde el colegio. A ella no le molesta, ya que el resto de la semana esta responsabilidad se encuentra distribuida entre las otras mamás que se turnan para recoger a los niños. Ella no sólo es interdependiente con sus hijos, sino también con las madres

de su condominio y sus hijos, así como con las empleadas domésticas que le permiten trabajar y entrar y salir de su casa como desee, mientras que en su casa se limpia, se cocina, se lava la ropa, se plancha y se cuida a los niños mientras ella se mueve por el sector (Jirón y Mansilla, 2013: 69).

Aquí las barreras económicas no tienen tanta relevancia como en el caso anterior, sin embargo, el rol de género se asemeja, ya que debe enfrentar una serie de barreras organizacionales al coordinar sus tiempos para poder movilizar a sus hijos al colegio y a sus actividades extraacadémicas, así como también sus actividades laborales y las demandas de hogar. Las barreras temporales se encuentran vinculadas a un programa de actividades muy denso, los viajes son cortos, pero deben ser realizados en períodos de tiempo muy seguidos uno del otro. En este sentido, resulta interesante identificar las estrategias que genera esta mujer con su red de contactos que le permite disponer de tiempo libre en la semana, así como con las empleadas domésticas que le permiten flexibilidad horaria, y dejar tiempo para dedicarse a hacer otras cosas.

Las barreras de carácter físico-espacial, económicas y de habilidades, no aparecen como aspectos limitantes de sus prácticas de movilidad cotidiana, lo cual podría ser explicado en parte debido a que posee una serie de condiciones que se encuentran garantizadas por su estatus socioeconómico, que le permiten elegir la localización de su vivienda cerca del colegio de los niños, tener un automóvil para moverse entre diversos puntos de la ciudad y disponer del tiempo de sus empleados para poder maximizar su movilidad (Jirón y Masilla, 2013: 70).

Si bien, en el trabajo de investigación que se presenta en este documento no se aplica la técnica del sombreado propuesta por Jirón y Mansilla (2013), las barreras de accesibilidad que logran incorporar en el análisis de la movilidad cotidiana, permiten averiguar los problemas a los que se

enfrentan las mujeres cuando utilizan como medio de transporte, la bicicleta. De ahí que en el próximo capítulo, a fin de enriquecer la información sobre el uso de la bicicleta en las ciudades, se haga la revisión de algunos estudios realizados en ciudades europeas y de América del Norte, que si bien no corresponden al contexto de la ciudad de México, pueden aportar algunos elementos relevantes para el análisis que se desarrollará en el Capítulo 4.

Conclusiones

El trabajo que las mujeres hacen para el mantenimiento de su vida cotidiana y la de sus familias, no se realiza sólo al interior de las viviendas, sino también en los lugares donde se llevan a cabo las distintas tareas relacionadas a la reproducción. Para acudir a estos lugares, las mujeres tienen que desplazarse utilizando los sistemas de transporte disponibles. Sin embargo, éstos no están diseñados para facilitar el acceso de las mujeres a actividades, personas y lugares en la ciudad.

Si bien, en un primer momento la movilidad fue considerada como sinónimo de transporte y se le otorgó mayor importancia a la construcción de vialidades y el mejoramiento del transporte público, los problemas ocasionados por el abuso del vehículo automotor (congestión, estrés, pérdidas económicas, fractura social, fragmentación del territorio, etc.) dieron pie a que la sociedad civil, la academia y el gobierno dieran un giro al concepto y otorgaran mayor relevancia a la persona que se mueve y no al transporte en que lo hace, ya que éste sólo es un instrumento que facilita el movimiento.

Bajo este cambio de perspectiva, la movilidad cotidiana es entendida como “una práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y el espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares” (Jirón, 2007). Lo que obliga a cambiar la jerarquía de la movilidad urbana colocando al peatón como prioridad (personas con discapacidad, mujeres y niños), seguido de los ciclistas, los medios de transporte público, el transporte de carga y por último el automóvil con la finalidad de “mejorar la experiencia de viaje de las personas, independientemente del medio de transporte que elijan”. Ésta jerarquía responde a la distribución actual de viajes, ya que el 70% de los tramos de viaje que se realizan en la

Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) son en transporte público, a pie y en bicicleta (PIM 2013-2018).

En la práctica cotidiana de moverse en la ciudad existen formas diferenciadas de experimentar la ciudad, que surgen, entre otras causas, por las diferencias de género. Hombres y mujeres tienen distintas necesidades y aspiraciones en el espacio urbano y distintas posibilidades de acceder a los bienes y recursos de la ciudad. Una de las razones es la diferencia de roles que ambos realizan en la sociedad. Estas necesidades diferenciadas se combinan también con la edad, la raza, la clase, el estado civil, con el ser madre, y son reforzadas si las características recaen en una sola mujer, por lo que la experiencia de movilidad puede ser distinta también entre mujeres.

Una de las maneras de abordar las necesidades diferenciadas de movilidad entre hombres y mujeres es dar visibilidad a las tareas que realizan las mujeres en su vida cotidiana, ya que cada una de estas tareas se realiza en lugares distintos y tiempos distintos, lo que implica varios desplazamientos. Si bien, las tareas pueden variar entre mujeres y de un día a otro, hay algunos estudios que logran identificar ciertas pautas en los viajes: los motivos de viaje (en el caso de las mujeres que trabajan se suman las tareas domésticas); el tipo de viajes (los hombres realizan viajes de tipo pendular –ida y vuelta- mientras que las mujeres realizan viajes de tipo poligonal –viajes encadenados); las distancias recorridas (las mujeres hacen más viajes próximos); el modo de transporte (las mujeres hacen recorridos a pie y utilizan en mayor medida el transporte público por lo que son más dependientes de los centros de transferencia modal); restricciones temporales y horarias (las mujeres tienen que adaptarse a los horarios de los medios de transporte para realizar sus actividades); seguridad en los desplazamientos (las mujeres tienen que tomar sus precauciones ante la

violencia sexual que presentan en el transporte público, violencia que afecta en su mayoría a las mujeres jóvenes y adultas jóvenes); comodidad, ergonomía y accesibilidad (las estaciones y los vehículos están pensados para una persona en buena condición física y sin cargas materiales o personas con poca movilidad a su cargo). La combinación de todos estos factores da como resultado una reducción considerable de la movilidad femenina y por tanto una restricción de sus opciones laborales y de ocio.

Una de las políticas que tomó el Gobierno de la ciudad de México en 2008 para contrarrestar la situación de violencia a la que se ven expuestas las mujeres cuando se desplazan en el transporte público por la ciudad, fue la implementación del Programa “Viajemos Seguras en el transporte público de la ciudad de México”. Si bien el programa muestra el interés del Gobierno del DF por el problema de violencia sexual hacia las mujeres en los espacios públicos, se trata de una medida de protección que sólo enfatiza las diferencias entre hombres y mujeres pero no fortalece el sentido de convivencia entre quienes habitan un mismo espacio. Este hecho implica el reto de reconocer que las mujeres tienen derecho al uso y disfrute de la ciudad.

Durante la práctica cotidiana de moverse por la ciudad, los viajeros encuentran múltiples barreras para acceder a bienes y servicios. El problema intenta ser resuelto a través de la dotación de transporte, no obstante, aunque éste puede ser un problema para la accesibilidad, no es el único. Existen otro tipo de barreras de accesibilidad que afectan las decisiones de movilidad y no suelen ser consideradas en los análisis: físicas, organizacionales, temporales, habilidades y tecnológicas. Cuando estas barreras se encuentran concentradas, entrelazadas y muy juntas unas con otras, hacen que la movilidad se torne más pesada y difícil de resolver.

Capítulo 3. La movilidad en bicicleta y la adaptación del espacio público

Introducción

En los capítulos anteriores, con el apoyo de algunos trabajos académicos, se ha llegado a la conclusión de que las mujeres caminan más y utilizan en mayor medida el transporte público para acceder a los bienes y servicios de la ciudad. Hasta el momento, estos trabajos, no han hecho referencia al uso de otros medios de transporte como la bicicleta⁶², a pesar de que ha demostrado ser un medio de transporte eficaz para desplazamientos en distancias cortas⁶³. De ahí que en este trabajo se le otorgue un interés particular.

El éxito de la bicicleta en la movilidad cotidiana de algunos países, sobre todo europeos (Holanda, Dinamarca, Alemania, Suiza, entre otros) ha llamado la atención de las autoridades de algunas ciudades en nuestro continente que padecen problemas de movilidad, entre ellas, la ciudad de México, pero a diferencia de las anteriores, donde la bicicleta forma parte de las políticas de transporte desde los años setenta (I-CE, GTZ; 2009), en América Latina, a pesar de ser utilizada sobre todo por los sectores populares, hasta hace pocos años, se ha privilegiado su uso recreativo y deportivo:

⁶² En varios países, se utiliza el término "transporte no motorizado" para referirse a los medios que utilizan energía humana para funcionar como el caminar o usar la bicicleta. Dado que el concepto suele relacionarse con una connotación negativa que indica una "cantidad importante de usuarios de la carretera", se han preferido designaciones como "transporte de tracción humana" o "transporte activo" que tienen una connotación más positiva (I-CE, GTZ; 2009: Capítulo 5).

⁶³ En la mayoría de ciudades, incluso las grandes, al menos la mitad de todos los viajes son de menos de 5 kilómetros de longitud, una distancia ideal para ser recorrida a pie o en bicicleta, los dos modos que requieren un mínimo espacio para el movimiento y cero o muy poco espacio para el estacionamiento en el destino (I-CE, GTZ; 2009: Capítulo 2).

“Quién haya estado en la ciudad de México sabe que manejar allí es un acto de temeridad, allí los semáforos o señales de alto cumplen únicamente propósitos decorativos. Sin embargo, se ven bicicletas, sobretodo triciclos, lo cual es un argumento muy fuerte en favor de la racionalidad de la bicicleta, pues estas personas aun arriesgando su vida la utilizan” (Navarro, R; Heierli, U; Beck, V; 1985: 82).

En las ciudades latinoamericanas, la bicicleta como alternativa de transporte, se fue generando como respuesta a las necesidades diarias de las personas que por alguna razón no podían utilizar los medios motorizados pero que, no obstante, tenían que transportarse o transportar algo. Y aunque era utilizada por mucha gente, no fue motivo de preocupación de los gobiernos y no fue incluida en los programas de planificación (Navarro, R; Heierli, U; Beck, V; 1985:13).

Como se explica en el capítulo anterior, hoy en día, la ciudad de México, como otras ciudades latinoamericanas (Bogotá, Santiago de Chile, Buenos Aires, Quito, por ejemplo) asiste a un cambio de paradigma de la movilidad en donde la perspectiva orientada al transporte es sustituida por una centrada en las personas y su entorno. En este contexto, una de las políticas del gobierno para reducir los viajes en coche, disminuir las emisiones contaminantes y revitalizar el espacio público de la ciudad, ha sido el fomento al ciclismo de utilidad⁶⁴, para incentivar su uso, al igual que en otras ciudades del mundo (Dirección de carreteras de Dinamarca, 2000; I-CE, GTZ; 2009 y GDF, SEDEMA, UNAM; 2009; Furth, 2012), se ha recurrido a una serie de medidas de diseño urbano en el espacio público y su socialización a través de campañas de comunicación y capacitación:

⁶⁴ Uso de la bicicleta como medio de transporte.

1. La creación de ciclovías y ciclocarriles⁶⁵
2. La integración de la bicicleta a la red de transporte público (metro, metrobús y RTP) mediante la colocación de estacionamientos para bicicletas (también conocidos como biciestacionamientos)
3. La instauración de un sistema de bicicletas públicas (Ecobici) y el préstamo gratuito⁶⁶
4. La cultura y socialización del uso de la bicicleta a través de campañas de comunicación, paseos dominicales, recorridos nocturnos y otras celebraciones

Si bien, con estas iniciativas la bicicleta ha comenzado a recuperar su presencia en el espacio público de la ciudad⁶⁷, el 70% de quienes la utilizan son hombres⁶⁸ (Pérez, 2013:13). Estas diferencias de género se observan tanto en países con bajas tasas de ciclismo como Australia, Canadá, el Reino Unido y Estados Unidos como en países con altas tasas de ciclismo como Dinamarca, Holanda y Japón. Las variaciones hacen eco a una escala intra-urbana ya que algunas localidades de Australia, el Reino Unido y Estados Unidos tienen una mayor proporción de mujeres ciclistas al interior de las grandes ciudades (Bonham y Wilson, 2012).

⁶⁵ Existen básicamente tres tipos de vías para ciclistas (ITDP, 2012:99):

Compartida.- Es una vialidad completa o un carril donde se comparte el espacio con el tránsito automotor, en donde las bicicletas tienen preferencia.

Delimitada (ciclocarril).- Es una franja dentro del arroyo vehicular destinada exclusivamente para la circulación ciclista. Se delimita a través del señalamiento de un carril en el costado derecho de la vía.

Segregada (ciclovía).- Es una vía o parte de una vía reservada exclusivamente para la circulación ciclista. A pesar de estar dentro del arroyo vehicular, está físicamente separada del tránsito automotor.

⁶⁶ Este sistema de préstamo lo realiza la Asociación Civil Confianza y Gratuidad en acuerdo con la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del DF.

⁶⁷ Si consideramos que desde antes de que se implementaran este tipo de medidas la bicicleta ya era utilizada por panaderos, afiladores, carteros, etc.

⁶⁸ Para realizar el análisis, la investigadora utiliza los datos arrojados por la Encuesta Origen y Destino de 2007.

A lo largo de este capítulo se describirán las medidas implementadas en el espacio público para “masificar el uso de la bicicleta” ya que estas iniciativas, como lo es la dotación de infraestructura para el uso de la bicicleta (red de ciclovías), son consideradas elementos clave para incentivar el uso de la bicicleta en las mujeres, tema que será analizado en el último capítulo. Para complementar la información, se examinarán los factores que han determinado el uso de la bicicleta en algunas ciudades del mundo.

3.1 El modelo de movilidad urbana alternativo

El modelo de movilidad urbana alternativo descansa sobre tres pilares: conseguir que la gente camine o vaya en bicicleta para desplazamientos de corta duración; que use el transporte público en desplazamientos más largos; y que limite el uso del automóvil en la ciudad al espacio donde le es más útil (Sagaris, 2014; I-CE, GTZ; 2009). Estas tres tareas requieren transformar el espacio público de la ciudad que hasta ahora ha sido diseñado para el uso del automóvil. El fijar el espacio del automóvil es lo que posibilita la recuperación de muchas calles para otros usos, para espacios donde no entre el automóvil o lo haga en condiciones muy restringidas de circulación (ITDP, 2012). Concentrar la circulación de vehículos en una parte de la trama viaria, no es tarea sencilla. Sin embargo, cada vez más es mayor la presión de amplios colectivos de ciudadanos que exigen espacios protegidos para estar, caminar, ir en bicicleta o acceder con seguridad al transporte público.

Introducir medidas de adaptación del espacio público a estas exigencias quiere decir, también, cambiar los criterios con los que se proyecta dicho espacio público. Por eso, el diseño de calles y espacios adaptados para caminar o utilizar la bicicleta adquiere un carácter prioritario en los Planes de Movilidad Urbana y tiene sus propios requerimientos de organización.

En el capítulo anterior, se describieron y ejemplificaron las barreras que dificultan la movilidad propuestas por Jirón y Mansilla (2013). A estos elementos podrían agregarse otros, que de acuerdo con algunos estudios realizados en ciudades europeas y de América del Norte, cobran relevancia cuando se trata de elegir a la bicicleta para realizar los desplazamientos cotidianos.

3.2 La elección de la bicicleta como medio de transporte

Algunos estudios realizados en Canadá, Estados Unidos, Alemania, Austria, Bélgica, Gran Bretaña, Los Países Bajos, Suecia, Escocia y China⁶⁹ (Heinen, Van Wee y Maat, 2010; Pucher, Buehler y Seinen, 2011) muestran evidencia de que los factores que han determinado el uso de la bicicleta como medio de transporte en sus ciudades están relacionados con: el espacio natural (paisaje, topografía, clima), variables socioeconómicas, factores psicológicos, el costo, el tiempo de viaje, el esfuerzo físico, la seguridad y el espacio construido (estructura urbana e infraestructura). A continuación se describe cada uno de ellos.

3.2.1 El entorno natural

A diferencia del transporte motorizado, el que una persona escoja la bicicleta para desplazarse está determinado por la topografía, el paisaje, el clima y el tiempo.

3.2.1.1 Topografía y paisaje

La influencia de la topografía (tipo de superficie) y el paisaje en los niveles de ciclismo aún es un tema que se encuentra a debate. Existen algunas investigaciones que demuestran que las pendientes pueden tener un efecto negativo en el uso de la bicicleta (Bergström y Magnussen, 2003; Dill

⁶⁹ Para mayor detalle sobre el año y el país en el que el investigador realizó el estudio, puede consultarse el cuadro que se presenta al final del capítulo.

y Car, 2003; Gatersleben y Appleton, 2007, Heinen; 2010, Nankervis; 1999, Stinson y Bhat; 2004, Winters; 2007. Citados en Pucher, Buehler y Seinen; 2011. Rietveld y Daniel, 2004; Rodríguez y Joo, 2004; Timperio ,2006 y Parkin 2008. Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010). La ciudad de Bradford (Inglaterra), por ejemplo, se caracteriza por contar con pendientes pronunciadas en toda su superficie y sólo tiene una distribución modal del 0.8%. Pero también existen investigaciones que demuestran lo contrario (Moudon, 2005. Citado en Heinen, Van Wee y Maat; 2010). Para explicar esto, se apunta al hecho de que factores personales cobran mayor importancia que los factores ambientales. Stinson y Bhat, 2005 (Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) argumentan que el bajar la pendiente puede compensar el esfuerzo extra requerido al subirla. Para estos investigadores, la preferencia está determinada por la experiencia, el sexo y la edad. Los ciclistas poco experimentados, personas mayores, mujeres y niños tienden a preferir el terreno plano, mientras los ciclistas expertos prefieren los terrenos montañosos (Bergström y Magnussen, 2003; Stinson y Bhat, 2003, 2005. Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010).

La topografía interrumpida por puertos y ríos también favorece el uso de la bicicleta porque permite rutas más directas. La importancia de este argumento radica en que un medio ambiente atractivo puede considerarse como un aspecto positivo para influenciar el uso de la bicicleta (Southworth; 2005. Citado en Heinen, Van Wee y Maat; 2010).

3.2.1.2 Clima

Algunos estudios muestran que las condiciones climáticas pueden afectar los niveles de ciclismo en las ciudades. En Australia, por ejemplo, Nankervis, 1999 (Citado en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) encuentra que hay más ciclistas en verano (cerca del 20% de todos los viajes) y otoño comparado con el invierno (menos del 10% de todos los viajantes) y primavera. En

general, el ciclismo disminuye durante el invierno aunque con algunas variaciones (Stinson y Bath, 2004. Citado en Heinen, Van Wee y Maat; 2010). Las regiones con bajas temperaturas en invierno como Canadá y América del Noreste y Medio Oeste, tienen disminuciones más agudas de las tasas de ciclismo en invierno que las regiones con inviernos más suaves⁷⁰.

La luz del día también puede afectar los niveles de ciclismo. En Estados Unidos y Suecia, por ejemplo, la oscuridad tiene un efecto negativo en los traslados en bicicleta (Stinson y Bhat, 2004 y Gatersleben y Appleton, 2007. Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010), mientras que la presencia de luz los favorece. Las mujeres en particular son las que se preocupan más por la presencia de la luz del día si se comparan con los hombres (Bergström y Magnussen, 2003; Cervero y Duncan, 2003 Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010).

Para algunos investigadores, la posibilidad de lluvia puede considerarse una razón para no usar la bicicleta (Nankervis, 1999 y Brandenburg, 2004. Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) pero existen trabajos que muestran lo contrario (Cervero y Duncan, 2003. Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010). Estos últimos consideran que la lluvia no tiene un efecto significativo en los niveles de ciclismo ya que pueden verse afectados por las diferentes formas para medir la lluvia (el número de días de lluvia, el número de pulgadas por día, etc.) y mostrar variaciones.

Otro de los factores que aparece con un aspecto negativo para usar la bicicleta es la temperatura. Nankervis (1999) (Citado en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) encuentra que las temperaturas frías (menores a 17°C) son

⁷⁰ La "Guía para disfrutar la ciudad en bicicleta" (2010) de la ciudad de Santiago de Chile y Sustrans, organización de Reino Unido especializada en transporte sustentable presentan algunas recomendaciones sobre cómo vestir, sobrellevar el clima y no dejar de usar la bicicleta. De acuerdo con estas publicaciones, el clima no representa un obstáculo para usar la bicicleta. Las referencias se encuentran en la bibliografía.

más desagradables que las temperaturas calientes (mayores a 30°C). En Suecia y Austria, los viajeros que utilizan la bicicleta para trasladarse a su trabajo muestran una menor influencia de la temperatura (Bergström y Magnussen, 2003; Brandenburg, 2004. Citado en Heinen, Van Wee y Maat; 2010). Los investigadores argumentan que la posible causa sea el hecho de que algunos “commuters” (viajeros que se desplazan al trabajo) no tienen más remedio que usar la bicicleta si es el único medio de transporte disponible, independientemente de las condiciones climáticas. Sin embargo, si la temperatura afecta los niveles de ciclismo, se podría esperar que una ciudad como Portland con un clima lluvioso (y una topografía montañosa) tenga pocos traslados en bicicleta, pero en realidad tiene la mayor tasa de ciclismo en Estados Unidos (Pucher, Buehler y Seinen; 2011).

3.2.2 Factores socioeconómicos

La relación entre el género, el ingreso y la edad al elegir un modo de transporte es aún ambigua. Algunos estudios con respecto al género concluyen que los hombres utilizan más la bicicleta que las mujeres (Räsänen y Summala, 1998; Banister y Gallant, 1999; Pucher; 1999; Howard Mc Donald y Burns; 2001, Dickinson; 2003; Krisek; 2004, Rietveld y Daniel, 2004; Rodríguez y Joo, 2004; Moudon, 2005; Plaut, 2005; Stinson y Bhat, 2005; Ryley, 2006; Dill y Voros, 2007. Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010), por el contrario, aunque pocos, existen otros trabajos que concluyen lo contrario (Witlox y Tindemans, 2004; de Geus, 2007; Wardman; 2007. Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010). Parece que el impacto del género en el ciclismo varía en cada país. En los países con menos tasas de ciclismo, los hombres tienden a usar más la bicicleta, mientras que las ciudades con altas tasas de ciclismo, como los Países Bajos y Bélgica, el ciclismo es también popular entre las mujeres (Garrard, 2008. Citado en Heinen, Van Wee y Maat; 2010).

Aunque se sabe que existe una relación entre el ciclismo y la edad, la relación aún no es clara. Pucher, 1999; Moudon; 2005; Zacharias, 2005 y Dill y Voros, 2007 (Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) muestran que los niveles de ciclismo declinan con la edad. Sin embargo, en los estudios de Geus 2007, Wardman, 2007, Zacharias, 2005 y Kitamura, 1997 (Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) la edad no es un factor significativo.

La relación entre el ciclismo y el ingreso es aún menos clara. Se esperaría que un ingreso elevado tuviera un impacto negativo en el ciclismo (Pucher, 1999; Pucher y Buehler, 2006. Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010). Sin embargo, Parkin, 2008 (Citado en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) muestra que en Inglaterra y el País de Gales existe una relación entre los ingresos más bajos y una menor participación en bicicleta para ir al trabajo. Witlox y Tindemans, 2004, Plaut, 2005, Schwanen y Mokhtarian, 2005 y Guo (2007) (Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) también reportan una relación negativa entre el ciclismo y el ingreso. Por el contrario, para Dill y Carr, 2003; y Zacharias, 2005 (Citado en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) el ingreso no tiene efectos significativos. De manera similar, Pucher, 1999; Stinson y Bhat, 2005; y Dill y Voros, 2007 (Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) sugieren que la gente que gana más tiende a viajar más en bicicleta.

La relación confusa entre el ingreso y el ciclismo puede deberse a dos posibles consecuencias. Por una parte, en los países en donde los ciclistas tienden a contar con una bicicleta propia, un ingreso alto aumenta la posibilidad de utilizar la bicicleta. Por otro lado, algunos estudios señalan que la gente con mayores recursos económicos puede también prestar mayor atención a su salud y por lo tanto usar más la bicicleta (Pucher y Buehler, 2008. Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010).

La posesión de un automóvil tiene un efecto fuertemente negativo en la distribución modal de la bicicleta (Cervero, 1996; Kitamura, 1997; Banister y Gallant, 1999; Stinson y Bhat, 2004, 2005, Plaut, 2005; Pucher y Buehler, 2006; Dill y Voros, 2007; Guo, 2007; Parkin; 2008 Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010). Stinson y Bhat (2004) concluyen que tener menos automóviles incrementa la frecuencia del ciclismo. Por el contrario, la propiedad de una bicicleta incrementa la probabilidad de utilizarla en los desplazamientos individuales.

La estructura del hogar y la situación laboral también influyen en la probabilidad de un individuo de usar la bicicleta (Ryley, 2006; Boumans y Harms, 2004. Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010). Las personas sin niños, estudiantes, trabajadores a tiempo intermedio o parcial y que no tienen niños, están más propensos a utilizar la bicicleta.

3.2.3 Factores psicológicos y culturales

Las actitudes⁷¹ juegan un papel muy importante en las dos teorías que han sido aplicadas en los estudios sobre la elección del modo de transporte: la Teoría de la Conducta o Comportamiento Planeado (TPB) (Ajzen, 1991. Citado en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) y la Teoría del Comportamiento o Conducta Interpersonal (TIB) (Triandis, 1980, 1997. Citado en Heinen, Van Wee y Maat; 2010). Una percepción negativa de las consecuencias del uso del automóvil estimula el ciclismo (Stinson y Bhat, 2005. Citado en Heinen, Van Wee y Maat; 2010). Una actitud positiva hacia el ciclismo incrementa la probabilidad de utilizarla para desplazarse.

De acuerdo con la Teoría de la Conducta o Comportamiento Planeado (TPB) no sólo las actitudes personales sino también las normas sociales son un factor importante que influye al tomar una decisión sobre el medio de

⁷¹ Una actitud puede ser definida como la expectativa de todos los resultados de una actividad y el valor personal de estos resultados.

transporte⁷². Aunque existen trabajos que demuestran que las normas sociales no tienen influencia sobre la elección de la bicicleta como medio de transporte (Bamberg y Schmidt, 1994. Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010), también existen estudios que demuestran lo contrario.

Aspectos sociales como la imagen pública hacia el ciclismo dentro de un país en particular o la cultura sobre el uso de la bicicleta pueden jugar un papel importante (Pucher; 1999 Citado en Heinen, Van Wee y Maat; 2010). Dill y Voros, 2007 (Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) proporcionan evidencia de esta relación: si los compañeros de un individuo van al trabajo en bicicleta es más probable que el individuo lo haga también. Si los patrones dan apoyo financiero para incentivar el uso de la bicicleta en los centros laborales, esto puede ser visto como un indicio de una actitud positiva y hay una mayor probabilidad de que el trabajador pueda convertirse en un ciclista. El contar con una pareja que utilice la bicicleta, también puede incentivar al compañero a que utilice la bicicleta (De Geus, 2007. Citado en Heinen, Van Wee y Maat; 2010).

Las creencias ecológicas también tienen influencia en la elección del modo de transporte. Los individuos con profundas creencias ecologistas o físicamente activos, hacen un uso más frecuente del transporte público y es probable que también de formas no motorizadas de transporte (Hunecke, 2001; Moudon, 2005; Scheiner y Holz-Rau, 2007. Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010).

Otro aspecto del TPB es el control de la conducta percibida; esto es, la evaluación de una persona de la posibilidad de realizar cierto comportamiento. Gatersleben, Appleton, 2007 y de Geus, 2007, Bamberg y Schmidt, 1994 (Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) muestran que los

⁷² Las normas sociales pueden ser definidas como normas sostenidas por la sociedad, o por pequeños grupos, las cuales influyen y regulan su comportamiento. La gente puede adaptar su comportamiento conforme a la norma con el fin de encajar en un determinado grupo.

individuos que no viajan en bicicleta perciben más barreras para trasladarse al trabajo en este medio que los que si lo hacen.

La Teoría de la Conducta o Comportamiento Planeado (TPB) y la Teoría de la Conducta o comportamiento interpersonal (TIB) se basan en el supuesto de que las decisiones son hechas de manera racional. Sin embargo, la existencia de hábitos cuestiona la validez de esta suposición. Observando el comportamiento repetitivo, Bamberg y Schmidt, 2003 (Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) encuentran que los viajeros no toman todos los factores en consideración cuando toman una decisión sobre la elección de un medio de transporte. De acuerdo con Verplanken (1997) (Citado en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) la gente se informa menos acerca de su elección cuando tiene hábitos. El proceso de ruptura de un hábito podría dar lugar a la reconsideración y la posibilidad de cambiar de modo. Por ejemplo, el uso de la bicicleta en el tiempo libre o durante largo tiempo podría aumentar la frecuencia de los traslados en bicicleta con motivos laborales (Heinen, Van Wee y Maat; 2010). No solo los hábitos individuales afectan el comportamiento de los ciclistas, Verplanken, (1997) y el “Ministerie Van Verkeer” en Waterstaat (2004) también sugieren que tener la costumbre de utilizar otros modos de transporte para trasladarse en la ciudad tiene un impacto negativo en el uso de la bicicleta⁷³.

⁷³ En el Capítulo 4, se presentan los resultados de un estudio realizado por Bonham, J y Wilson, A (2012) al sur de Australia en 2009. El objetivo de las autoras es analizar como las mujeres incorporan el ciclismo en sus prácticas de movilidad. El análisis parte de la premisa de que las prácticas cotidianas se transforman en hábitos que aunque duraderos, son también susceptibles a cambios y dar lugar a nuevas rutinas. Las investigadoras concluyen que las mujeres incorporan el ciclismo a sus prácticas de movimiento en diversos momentos de su vida, algunas lo hacen por recreación, otras como deporte y otras para reproducir la vida cotidiana (ir a la escuela, al trabajo, hacer las compras, etc.).

3.2.4 Costo, tiempo de viaje y esfuerzo

El costo del transporte también afecta la elección del modo de transporte. Una de las razones por la que los viajeros deciden trasladarse en bicicleta para ir al trabajo es su bajo costo (Bergström y Magnussen, 2003. Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) comparado con otros medios de transporte (Noland y Kunreuther, 1995; Rietveld y Daniel, 2004; Rodríguez y Joo, 2004; Pucher y Buehler, 2006. Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010).

El tiempo de viaje y el esfuerzo también influyen sobre el uso de la bicicleta. La percepción de la comodidad de un viaje disminuye con el incremento en el tiempo de viaje, que no es el caso para otros modos de transporte (Noland y Kunreuther, 1995 Citado en Heinen, Van Wee y Maat; 2010). En particular, los ciclistas experimentados prefieren tiempos de viaje cortos (Stinson y Bhat, 2005; Hunt y Abraham, 2007 Citado en Heinen, Van Wee y Maat; 2010), el incremento en el tiempo da como resultado el gasto de más esfuerzo y una mala actitud hacia el ciclismo (Gatersleben y Uzzell, 2007 Citado en Heinen, Van Wee y Maat; 2010). Sin embargo, algunos ciclistas escogen la bicicleta precisamente por el esfuerzo necesario, sobre todo aquellos que se interesan por el deporte o mantener su salud, ellos, incluso prefieren las distancias largas.

3.2.5 El espacio construido

La relación entre el espacio construido y el comportamiento del viaje en bicicleta se relaciona con la estructura urbana y la infraestructura (Crane, 2000; Ewing and Cervero, 2001. Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010).

3.2.5.1 Estructura Urbana

El tamaño de la ciudad es un factor determinante para el uso de la bicicleta. De ahí que la distancia de viaje sea casi siempre tomada en

consideración cuando se investiga la elección individual de la bicicleta o el uso de otro medio de transporte (Rietveld, 2000; Citado en Heinen, Van Wee y Maat; 2010). Un incremento en la distancia de viaje da como resultado un incremento en el tiempo y el esfuerzo necesario para el viaje y por lo tanto se podría esperar una disminución en los viajes en bicicleta y la frecuencia de los desplazamientos (Moritz, 1998; Zacharias, 2005; Pucher y Buehler, 2006. Citados en Pucher, Buehler y Seinen; 2011).

El uso de suelo mixto en una localidad reduce la distancia del viaje. La presencia de tiendas, restaurantes de comida rápida, hospitales y casas multifamiliares tiene efectos positivos en el uso de la bicicleta (Cervero, 1996; Cervero y Duncan, 2003; Moudon; 2005. Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010). Un ejemplo de este modelo de ciudad son los Países Bajos que cuentan con una gran distribución de la bicicleta probablemente como resultado de la proximidad de los puntos de destino (Martens, 2004; Rietveld y Daniel, 2004. Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010).

La importancia de la distancia también se refleja en la distribución modal. La bicicleta no solo sirve como el principal medio de transporte (o único) en ciudades compactas, es también elegida para acceder a otros medios de transporte y se usa con más frecuencia en distancias entre 0.5 y 3.5 km (Keijer y Rietveld, 2000; Martens, 2004. Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010). Algunas ciudades centrales de Europa y América del Norte (Montreal, Toronto y Vancouver en Canadá; y Chicago, Minneapolis, New York, Portland, San Francisco y Washington, en Estados Unidos) tienen una mayor tasa de ciclismo que en su área metropolitana. Los habitantes del centro de la ciudad escogen con más frecuencia la bicicleta para hacer viajes utilitarios (compras, escuela, trabajo, etc.) a diferencia de los habitantes de los suburbios (Witlox y Tindemans, 2004; Dill y Voros, 2007. Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010).

3.2.5.2. Infraestructura y equipamiento para el uso de la bicicleta⁷⁴

La infraestructura para el uso de la bicicleta se relaciona con la seguridad. Las ciudades en donde se utiliza más la bicicleta tienden a ser más seguras para el ciclista y las ciudades con baja proporción de ciclistas son más peligrosas. Es probable que la causa vaya en ambas direcciones: más seguridad para el ciclista hace que aumente el uso de la bicicleta y más ciclistas fomenta la seguridad. El tamaño de la ciudad también puede ser un factor determinante en la seguridad para el ciclista debido a la densidad del tráfico de los vehículos motorizados. Las grandes ciudades de Nueva York y Chicago (América del Norte) tienen baja proporción en el uso de la bicicleta lo que hace más peligroso el ciclismo. Vancouver, Portland y Minneapolis, ciudades pequeñas si se comparan con Nueva York y Chicago, tienen mayor seguridad para el ciclista (Pucher, Buehler y Seinen; 2011).

Las investigaciones en torno a este tema identifican dos tipos de seguridad: la seguridad objetiva⁷⁵ y la seguridad subjetiva⁷⁶. Ambos tipos de seguridad difieren entre sí. Para Klobucar y Fricker (2007) (Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) los efectos de la infraestructura ciclista en cuanto a la seguridad objetiva en Estados Unidos aún no son claros, lo que sí es demostrable es que los niveles de seguridad subjetiva son mayores cuando

⁷⁴ Existen varios manuales para diseñar la infraestructura ciclista, entre ellos:

- El manual escrito por I-CE y GTZ: "Cycling-Inclusive Policy Development: A Handbook" (Citado en la bibliografía) que toma como referencia el caso de los Países Bajos y ofrece una gran variedad de ejemplos sobre políticas para el ciclismo inclusivo.
- El manual elaborado por ITDP: "Ciclociudades. Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas" (Citado en la bibliografía).
- La propuesta de la "Estrategia de Movilidad en Bicicleta de la ciudad de México" elaborada por alumnos y maestros de la UNAM (2009).

⁷⁵ Es la seguridad "real" para los ciclistas medida en términos de la relación entre el número de bicicletas y accidentes por millón de habitantes.

⁷⁶ Se refiere a como los individuos perciben la seguridad, está determinada por la experiencia.

existen instalaciones especiales para el uso de la bicicleta (Heinen, Van Wee y Maat; 2010).

3.2.5.2.5 Ciclovías

Tanto en Europa como en América del Norte el enfoque principal para incrementar el uso de la bicicleta y hacerlo más seguro ha sido la provisión de ciclovías. Existe una fuerte preferencia por las ciclovías separadas del tráfico⁷⁷ (Abraham; 2002; Akar y Clifton, 2009; Broach; 2011; Dill, 2009; Dill y Gliebe, 2008; Howard y Burns, 2001; Hunt y Abraham, 2007, Krisek; 2007, Menghini; 2010, Tilahun; 2007, Wardman; 2007. Citados en Pucher, Buehler y Seinen; 2011). Las encuestas diseñadas para obtener esta información señalan a las mujeres, ancianos, y ciclistas inexpertos como aquellos que tienen una fuerte preferencia por este tipo de infraestructura (Aultman-Hall; 1998; Emond; 2009; Garrard, 2008; Jackson y Ruehr, 1998; Larson y El-Geneidy, 2010; Rose y Marfurt, 2007; Shafizadeh y Niemeier, 1997; Vernez-Moudon; 2005. Citados en Pucher, Buehler y Seinen; 2011). Algunas ciudades de América del Norte han instalado ciclovías bidireccionales. Nueva York fue la primera ciudad estadounidense en introducir estas pistas para los ciclistas como respuesta al serio problema que ocasionaban los vehículos cuando obstruían las ciclovías.

Un aspecto importante de la infraestructura para el uso de la bicicleta es la continuidad⁷⁸ ya que la existencia de un segmento de ruta sin

⁷⁷ Como se mencionó con anterioridad, las vías para el uso de la bicicleta pueden ser: vías completas en donde se comparte espacio con el automóvil, carriles destinados exclusivamente para el uso de la bicicleta (generalmente delimitados por marcas en el piso), o vías segregadas (físicamente separadas del automóvil).

⁷⁸ La continuidad es uno de los 5 criterios de calidad para la construcción de infraestructura ciclista (I-CE, GTZ; 2009: Capítulo 5):

1. Coherencia: La infraestructura ciclista constituye un todo. La red debe tener conexiones entre todos los orígenes y destinos para los ciclistas. La coherencia es dar a las personas la oportunidad de ir a un lugar en bicicleta, combinarla con otros medios de transporte (metro, autobús, etc.) o hacer

adecuaciones para los ciclistas puede desalentar a algunas personas a utilizar la bicicleta. Algunos estudios desarrollados en Estados Unidos y Canadá por Stinson y Bath (2005) (Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) muestran que los ciclistas tienen una percepción negativa de la conclusión repentina de la vía. Esto parece ser más importante para los ciclistas inexpertos que para los expertos y para los viajes de transporte en comparación con los viajes de recreo. Probablemente por el hecho de que los ciclistas recreativos tienen mayor libertad de elegir sus rutas y no están preocupados por el tiempo de traslado.

Aunque el enfoque reciente ha sido la expansión de carriles para la bicicleta, las ciclovías son a menudo las más utilizadas por los ciclistas ya que proporcionan una mayor separación del tráfico del vehículo de motor lo que otorga un mayor nivel de confort y seguridad para los ciclistas (Pucher; 2010). Muchas ciclovías en América del Norte son compartidas con los peatones y se localizan en parques a lo largo de ríos, lagos y puertos, principalmente para el ciclismo recreativo.

todo el viaje en bicicleta, si se prefiere. Los ciclistas deben tener la oportunidad de elegir diferentes rutas y contar con un lugar seguro donde estacionar su bicicleta.

2. Rutas directas: Las rutas directas reducen el tiempo de viaje que es importante para muchos ciclistas. Para que una ruta sea directa es necesario considerar todos los factores que influyen en el tiempo de viaje, incluyendo los retrasos debido al tráfico, los semáforos, cruces, desvíos, curvas, etc. Los diseñadores pueden crear accesos directos entre las carreteras; permitir el tráfico en un solo sentido de la calle o crear vías en ambos lados de la carretera principal para evitar que el ciclista tenga que cruzar.

3. Seguridad: La infraestructura de la bicicleta debe garantizar la seguridad de los ciclistas y otros usuarios de la carretera en el tráfico. Un elemento clave es evitar encuentros con el tráfico motorizado por medio de una separación en el tiempo o en el espacio.

4. Comodidad: La deficiencia en la infraestructura para bicicletas extrema el esfuerzo físico y hace los viajes menos agradables. Se sugieren utilizar medidas de diseño para minimizar la posibilidad de las molestias causadas por el resto del tráfico y el clima.

5. Atractiva: Significa que la infraestructura de la bicicleta debe encajar con el entorno y hacer el ciclismo fácil y relajado.

De acuerdo con Herce (2009: 255), las ciclovías deben constituir una red, para poder alcanzar así los objetivos de conexión, accesibilidad global y homogeneidad con otros sistemas de desplazamiento. Por lo que es conveniente que respondan a criterios como:

- Que ofrezcan conexión a todos los barrios de la ciudad, mediante la existencia de un carril bici a menos de una distancia de 300-500 metros de cada punto.
- Que cuiden la accesibilidad de equipamientos, mercados y centros comerciales, instalaciones deportivas, centros educativos, espacios libres y de ocio.
- Que aseguren la conexión con estaciones de ferrocarril y de autobuses interurbanos.
- Que contemplen itinerarios adaptados hasta las zonas de concentración de empleo.
- Que eviten la coincidencia con los ejes de la red básica de circulación de otros vehículos, salvo que el ancho de la calle permita una solución integrada.
- Que se estudie con atención la coexistencia en una misma calle de itinerarios peatonales y bicicletas.
- Que se elijan itinerarios cómodos, de pendientes longitudinales menores del 5% (en Barcelona el límite es del 4%) y sin estrechamiento de su recorrido.

No pueden ser idénticos los criterios para concebir estas redes en ciudades grandes y pequeñas, porque son muy distintas sus características de organización del tráfico, las intensidades de éste y la variedad de la demanda a la que se dirige. Mientras que en las grandes ciudades las redes de ciclovías suelen estar separadas físicamente en las carreteras, en las ciudades pequeñas la red es a menudo ramificada desde el centro

-que es donde se concentran el máximo de funciones atractoras de viajes- y ha de cuidar en mayor medida su conexión con la red de ciclovías comarcales o rurales que confluyen a la ciudad. En las grandes ciudades, cualquiera de las redes de desplazamiento ha de estar diseñada desde la lógica del intercambio de modo, porque caminar o ir en bicicleta es a menudo un modo de viaje para después coger el transporte colectivo. De ahí la necesidad de ir adaptando los vehículos de transporte público a la admisión de bicicletas, salvo en los supuestos de existencia de un sistema de bicicletas públicas. No suele ser así en las ciudades menores, en las que, salvo el acceso a las estaciones terminales, el recorrido en bicicleta suele ser durante la totalidad del viaje.

En general, la bicicleta no precisa de carril exclusivo si la velocidad de estos vehículos está limitada (como es el caso de las zonas 30 y de las calles adaptadas a la coexistencia), pero por encima de ese valor es casi imprescindible su existencia, lo que puede resolverse con una banda señalizada si la velocidad fuera inferior a 50 kms/hr, pero requerirá siempre una pista específica protegida si la velocidad de recorrido fuera superior, lo que ocurre en los accesos a la ciudad. La velocidad no es el único criterio para establecer bandas protegidas, sino que la conveniencia de su instalación depende de las funciones que se den en cada calle, así como de su intensidad. El criterio adoptado en muchas ciudades es el construir bandas protegidas cuando la intensidad de circulación de coches supera los 5, 000 vehículos/día (5,000 vehículos/día) (Herce, 2009: 257).

Antes de decidir el tipo de protección, conviene analizar también con detalle la posible coexistencia de recorridos entre peatones y bicicletas. En Copenhague ocurre que las bicicletas estacionadas obstruyen el paso de los peatones en las aceras. "Ganar espacio para la bicicleta no puede ser a costa de los derechos de los peatones". Las calles que se han adaptado

a soluciones de coexistencia de diferentes tipos de vehículos y peatones, normalmente planas desde el punto de vista de la sección, podrían admitir bicicletas siempre y cuando no sea alta la intensidad de personas que caminan por ellas⁷⁹ (Herce, 2009: 258).

Algunos sistemas de control de tráfico como las señales de alto o semáforos pueden causar irritación en las personas que usan la bicicleta. El parar y acelerar les cuesta un esfuerzo desproporcionado a los ciclistas, Fajans y Curry (2001) y Rietveld y Daniel (2004) (Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) concluyen que pocas personas realizan viajes en bicicleta en ciudades que tienen una gran cantidad de paradas. Sin embargo, los mecanismos de control del tráfico no siempre desalientan a los ciclistas, Aultman-Hall (1997) (Citado en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) encuentra que los semáforos son mayormente usados para cruzar las calles principales. Por otra parte, Stinson y Bhat (2003) (Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) argumentan que son los ciclistas experimentados quienes tienden a tener una percepción más negativa de los semáforos debido a que se sienten más confiados y seguros en el tráfico y consideran que el tiempo de viaje es más importante. Cuando se trata de explicar tal comportamiento, la seguridad puede jugar un papel importante.

En Estados Unidos la mitad de todos los accidentes entre bicicletas y automóviles ocurren en los cruces (Hunter y William, 1995 Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010). En particular, son los conductores que viajan en línea recta a alta velocidad los que no siempre notan a los ciclistas. La mayoría de los estudios asumen que reducir la velocidad y

⁷⁹ Para mayor detalle sobre la elección de la vía adecuada (ciclovia, vía compartida o carrilbici) para el uso de la bicicleta, puede consultarse, entre otros manuales, el Manual diseñado por Interface for Cycling Expertise (I-CE) y Transport Policy Advisory Services (GTZ) para el desarrollo de políticas para el ciclismo inclusivo. La elección depende de factores como: volúmenes de tráfico, el número de carriles de circulación, la presencia y volúmenes de tráfico pesado (camiones y autobuses), las velocidades de tráfico, instalaciones, cruces para peatones y usuarios vulnerables (I-CE, GTZ; 2009: Capítulo 9).

menores niveles de tráfico tiene efectos positivos en la distribución modal de la bicicleta ya que la presencia de otros usuarios en la calle puede hacer los viajes en bicicleta más molestos y peligrosos (Pucher, 1998; Porter; 1999; Shankwiler, 2006. Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010).

Las calles residenciales con tráfico calmado pueden ser cómodas, confortables, y rutas seguras para los ciclistas, incluso sin ningún tipo de instalaciones para la bicicleta. Muchas ciudades holandesas, danesas y alemanas, por ejemplo, imponen un límite de velocidad de 30 km/h en calles residenciales, a menudo acompañadas por modificaciones en la infraestructura como el estrechamiento de las calles, chicanes⁸⁰, gloriets, reductores de velocidad, camellones, extensiones de la banqueta, elevación de las intersecciones y cruces peatonales, pavimento especial, desviadores y obstáculos en medio de las calles para solo permitir el paso de las bicicletas (Buehler y Pucher; 2008 y 2011. Citados en Pucher, Buehler y Seinen; 2011). Los bulevares para la bicicleta (avenidas anchas y arboladas) son una modificación de las calles tráfico calmado especialmente diseñados para facilitar el ciclismo⁸¹.

La red para bicicletas que se decida implantar, ha de ser comprensible por todos los ciudadanos, para lo cual deberá de haber información clara explícita en la señalización y –si es posible- con texturas en el pavimento y elementos de urbanización que ayuden a una lectura fácil.

⁸⁰ Dispositivos instalados en la vía pública para producir curvas artificiales y disminuir la velocidad.

⁸¹ Si se desea ahondar en el diseño de calles residenciales el Manual elaborado por Interface for Cycling Expertise (I-CE) y Transport Policy Advisory Services (GTZ) para el desarrollo de políticas para el ciclismo inclusivo, ofrece algunos ejemplos de diseño urbano útiles para la construcción de este tipo de espacios (I-CE, GTZ; 2009: Capítulo 9). También puede consultarse, la Guía de criterios para la aplicación, ubicación, diseño y señalización de medidas para el tráfico calmado de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), 23 de marzo 2010, Gobierno de Chile; y las "Técnicas para calmar el tráfico. Medias que crean barrios amables y caminables" sugeridas por Ciudad Viva (Documento citado en la bibliografía).

3.2.5.2.6 Estacionamiento para bicicletas: espacios de acceso a la red

Existe un consenso general sobre la necesidad de colocar estacionamientos seguros para las bicicletas en las ciudades con la finalidad de proteger a las bicicletas de las inclemencias del tiempo y prevenir el robo (Abraham; 2002; Hunt y Abraham, 2007; Taylor y Mahmassani, 1996, Wardman; 2007. Citados en Pucher, Buehler y Seinen; 2011).

En el espacio público, el sistema de aparcamiento de la bicicleta plantea también requerimientos propios, que tienen que ver con su localización, con la seguridad frente al robo y con la ausencia de molestias a otros usuarios del espacio público. En lo relativo a la localización de los estacionamientos, ésta dependerá del tipo de usuarios a quien se pretenda captar y de si se trata de estacionamientos para todas las bicicletas o para sistemas de suministro colectivo gestionados por empresas, públicas o privadas.

La red debe tener estacionamientos en los principales sitios de atracción (estaciones de transporte, equipamientos, lugares de trabajo, etc.) y en los lugares de origen de los viajes, que son los barrios residenciales de la ciudad. Para lugares de atracción, los tipos de estacionamiento se han de adecuar a las necesidades de estancia de cada caso, porque en algunos de ellos los requerimientos de espacio pueden ser grandes. Se ha mostrado la preferencia de los usuarios por aparcamientos con soportes en forma de "U" invertida, porque permiten atar las 2 ruedas y así evitan la deformación de los radios que se produce cuando se ata una sola de ellas en postes. Estos estacionamientos deberán estar bien señalizados y distribuidos en la

ciudad para evitar concentraciones excesivas que puedan afectar la armonía del lugar (calles, plazas, parques)⁸² (Herce, 2009: 262).

3.2.5.2.3 Integración con el transporte público

El uso de la bicicleta combinado con el transporte público incrementa el uso de ambos medios de transporte [Brons; 2009; Givoni y Rietveld, 2007; Hegger, 2007; Martens, 2004, 2007; Integración de la Bicicleta al Transporte en Washington, DC (TRB); 2005, Departamento de Transporte de Washington (USDOT); 1998. Citados en Pucher, Buehler y Seinen; 2011]. La bicicleta como medio de transporte sirve como apoyo al transporte público por la ampliación del área de influencia de las estaciones de tren y las paradas de autobús ya que puede alcanzar distancias mayores que las que se alcanzan caminando. Además tiene un costo menor si se compara con el de los autobuses alimentadores y los estacionamientos para automóviles. Por otro lado, el acceso al transporte público permite al ciclista a hacer más largos sus viajes que como los haría solo en bicicleta. El transporte público puede ser también una alternativa cuando los ciclistas se enfrentan a un mal tiempo, dificultades en la topografía, deficiencias en la red de ciclovías y fallas mecánicas.

Montreal, Toronto y Vancouver (Canadá) y Chicago, Minneapolis, Portland, San Francisco y Washington (Estados Unidos) han tenido un impresionante progreso en la integración de la bicicleta al transporte público (Pucher y Buehler, 2009. Citados en Pucher, Buehler y Seinen; 2011). Las ciudades han equipado al 100% sus autobuses con racks para las bicicletas y muchos de los sistemas de transporte sobre rieles (trenes o

⁸² Para mayor información sobre los criterios de calidad para la elección de un estacionamiento para bicicletas puede consultarse el Capítulo 10 del Manual diseñado por Interface for Cycling Expertise (I-CE) y Transport Policy Advisory Services (GTZ) para el desarrollo de políticas para el ciclismo inclusivo. El Manual Ciclocidades (Tomo 5) y la "Estrategia de Movilidad en Bicicleta para la ciudad de México" también cuentan con una serie de criterios de calidad para la elección de este tipo de infraestructura.

metro) permiten que la bicicleta vaya a bordo excepto durante las horas pico de la semana.

Los estacionamientos para bicicletas en las ciudades de América del Norte ofrecen seguridad y protección al ciclista ya que por lo general cuentan con un operador así como la renta de bicicletas y servicio de reparación. Las estaciones para la bicicleta generalmente se localizan en la terminal del transporte público o en estaciones de tren claves. En 2009, Washington y Toronto abrieron sus estaciones cerca de las principales terminales de ferrocarril con 150 y 180 espacios para estacionarse, respectivamente (Departamento de Transporte de Washington, DC (DDOT), 2010; Ciudad de Toronto, 2010. Citados en Pucher, Buehler y Seinen; 2011).

No todos los ciclistas dan el mismo valor a las instalaciones para estacionarse. Los hombres, jóvenes y personas con bicicletas costosas tienen una mayor preferencia por un estacionamiento seguro (Dickinson; 2003; Hunt y Abraham, 2007 Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010). Para Hunt y Abraham, (2007) esta percepción de importancia está relacionada con el valor relativo de sus bicicletas.

Otro tipo de servicios que también son importantes sobre todo para las personas que hacen uso de la bicicleta para trasladarse a su trabajo es la presencia de duchas, vestidores y lockers. Sin embargo, de acuerdo con Taylor y Mahmassani, 1996 y Stinson y Bhat, 2004 (Citados en Heinen, Van Wee y Maat; 2010) la presencia de estas instalaciones no parece aumentar la frecuencia de ciclistas al trabajo.

3.2.5.2.4 Programas de préstamo para bicicletas

El préstamo de bicicletas o programa de bicicletas públicas ha recibido una mayor atención en años recientes para mejorar la conexión entre el primer y último tramo con otros medios de transporte y disminuir los

impactos ambientales de las actividades de transporte. Originalmente se trata de un concepto que data de la década de los sesenta que con el tiempo ha ido mejorando gracias los avances tecnológicos. Este desarrollo ha dado origen a la expansión de programas de préstamo de bicicletas en toda Europa y en otros continentes (DeMaio, MetroBike, LLC; 2009).

La primera experiencia a gran escala de este tipo de sistemas tuvo lugar en Copenhague en 1995, denominado Bycyclen, consistió en un mero sistema de suministro de bicicletas corrientes mediante la introducción de una moneda en las instalaciones de estacionamiento. Entre los problemas mostrados destacan el robo o abandono de las bicicletas, lo que ha llevado a estudiar y aplicar en experiencias de otras ciudades sistemas de registro del parque de bicicletas, de diferenciación de los vehículos públicos y de control de su uso. Desde entonces no han parado de introducirse sistemas de este estilo en las ciudades europeas como Oslo (2002), Lyon, Paris (2007).

Estos sistemas se clasifican en dos grandes grupos: los que denomina de “atención personalizada” (aunque sea automatizada). Estos suelen implantarse mediante convenios con determinadas entidades (hoteles, centros cívicos, etc.) que suministran bicicletas a sus usuarios por un determinado período de tiempo. Los de “uso colectivo”, en los que distingue entre los parques comunitarios para un determinado tipo de usuarios y sistemas públicos generalizados. Estos suelen ser sistemas reservados a sus suscriptores, normalmente ofrecidos por empresas privadas, con duraciones de préstamo convenidas.

Las medidas a adoptar sobre el espacio de la bicicleta se deben inscribir en la globalidad de las medidas de un plan de movilidad, con atención a las más adecuadas a cada motivo de viaje. Dentro de estas medidas, el papel que haya de desempeñar la bicicleta en el sistema urbano de la

movilidad dependerá del papel que tengan los otros medios (Herce, 2009: 266).

3.2.6 Programas de capacitación, información y promoción de la bicicleta⁸³

Las ciudades holandesas, alemanas y danesas que han tenido éxito en la implementación del uso de la bicicleta como medio de transporte cuentan con programas de capacitación para niños y adultos que se imparten en las escuelas. A diferencia de las ciudades europeas, en América del Norte, los programas para la capacitación de los ciclistas son ofrecidos en un pequeño porcentaje de escuelas, alcanzando un número limitado de niños (Pucher y Buehler, 2008 Citados en Pucher, Buehler y Seinen; 2011).

Existen muchos programas de capacitación en las ciudades norteamericanas y frecuentemente son coordinados por la comunidad. Tal es el caso del "Programa Embajador de la Bicicleta" implementado en Toronto, Chicago, Minneapolis y Portland. Estas ciudades envían a ciclistas expertos por todos los barrios para promover el ciclismo y ofrecer capacitación [Programa para Bicicletas de Chicago, Departamento de Transporte (CDOT), 2010; Ciudad de Portland, 2010; Ciudad de Minneapolis, 2010, Ciudad de Toronto, 2010. Citados en Pucher, Buehler y Seinen; 2011]. Canadá ofrece su curso CAN-BIKE en la mayoría de sus ciudades (incluyendo Vancouver y Toronto) para una amplia gama de grupos, niveles y propósitos.

Las organizaciones ciclistas locales también ofrecen cursos de capacitación en coordinación con la "Liga Americana de la Bicicleta" que capacita a los instructores para todos los cursos en Estados Unidos. Muchos

⁸³ Los manuales citados con anterioridad también brindan información al respecto.

cursos se enfocan en grupos específicos con necesidades especiales como niños, mujeres, adultos e inmigrantes recientes. Además de los cursos las organizaciones civiles organizan campamentos, carreras, paseos y festivales para los niños.

Algunas de estas ciudades han hecho un esfuerzo por educar a los automovilistas con respecto a los derechos ciclistas y sus responsabilidades legales para evitar poner en peligro a los ciclistas. Todas las ciudades en América del Norte organizan algún tipo de campañas para compartir la vía. Destaca la ciudad de Chicago que exige cursos de educación vial para los alumnos de las escuelas secundarias así como conductores de taxis y autobuses (Pucher, Buehler y Seinen; 2011). Los estados de California, Illinois, Minnesota, Nueva York y Oregón han agregado preguntas a los exámenes para obtener la licencia de manejo para destacar la responsabilidad de los automovilistas con respecto a los derechos de los vehículos sin motor.

Portland emplea policías vestidos de civil para capturar a los conductores que ponen en peligro a los ciclistas, y luego exige a los conductores infractores clases especiales sobre seguridad y educación vial (Ciudad de Portland, 2010). Chicago, Minneapolis, Portland, San Francisco y Washington proporcionan a los policías una capacitación especial sobre los derechos ciclistas.

Para promover el ciclismo y proporcionar información además de la distribución gratuita de mapas impresos, muchos departamentos de transporte en las ciudades han mejorado sus sitios en internet ofreciendo una amplia gama de información sobre rutas ciclistas, estacionamientos, seguridad, capacitación y eventos especiales que permiten planear el viaje. La Universidad de Columbia Británica (UBC en Canadá), por ejemplo, elaboró una "Planificador de Rutas" para el metro de Vancouver que

permite a los ciclistas escoger las rutas más cortas, con menos tráfico, menos contaminación, más vegetación, pocas pendientes, y más separación de los vehículos de motor. Estas rutas generalmente están integradas a los mapas de Google [Departamento de Transporte de la Ciudad de Chicago (CDOT), 2010; Ciudad de Minneapolis, 2010; Ciudad de Portland, 2010, Ciudad de Toronto, 2010; Ciudad de Vancouver, 2010; Departamento de Transporte de la Ciudad de Washington (DDOT), 2010; Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York (NYCDOT), 2011; Agencia Municipal de Transporte de San Francisco, CA (SFMTA), 2010; Ciudad de Montreal, 2010. Citados en Pucher, Buehler y Seinen; 2011].

Hay días y/o meses en que se puede acudir en bicicleta al trabajo o a la escuela y son coordinados por el “Programa de Rutas Seguras a la Escuela”. Las ciudades ofrecen también una amplia gama de paseos en bicicleta, festivales, muestras de arte, comida y recaudan fondos para causas especiales. La ciudad de Portland coordina 400 paseos, festivales y eventos especiales para ciclistas cada año incluyendo el “Paseo en Bicicleta al Desnudo” que tiene un promedio de más de 5000 participantes (Birk y Roberts, 2008; Maus, 2010; Ciudad de Portland, 2010. Citados en Pucher, Buehler y Seinen; 2011). Otros ejemplos son el “Bike DC” en Washington con cerca de 10, 000 participantes, el “Bike the drive” en Chicago con cerca de 20, 000 participantes y el “Five Borough Bike Tour” (el Tour de los 5 Condados) en Nueva York con cerca de 30, 000 participantes.

Algunas ciudades cierran sus calles a los vehículos de motor los fines de semana permitiendo el paso de las bicicletas y otros medios de transporte no motorizados, facilitando la recreación y la actividad física alentados por una gran variedad de eventos culturales y educativos. Ejemplos de estos cierres dominicales son la llamada “Summer Streets” (Verano en las calles)

en Nueva York, que atrajo a cerca de 150, 000 ciclistas y peatones en 2008 [Alianza para Ciclistas y Peatones de Washington, DC (ABW), 2010; Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York (NYCDOT), 2011. Citados en Pucher, Buehler y Seinen; 2011], "Open Streets" (Calles abiertas) en Chicago, "Sunday Parkways" (Domingo en las avenidas) en Portland y "Sunday Streets" en San Francisco. La participación en estas tres ciudades oscila entre los 15, 000 y 50, 000 participantes. A diferencia de los grupos ciclistas este tipo de cierres dominicales son diseñados para atraer a todos los grupos independientemente de su edad o aptitudes.

Además de los paseos organizados y la autorización oficial cierres dominicales, hay una "Masa Crítica de Ciclistas", que comenzó en San Francisco en 1992 y que con el tiempo se ha difundido en cerca de 300 ciudades en el mundo (Blickstein y Hanson, 2001. Citados en Pucher, Buehler y Seinen; 2011). La "Masa Crítica de Ciclistas" frecuentemente involucra a miles de ciclistas que usualmente se reúnen el último viernes de cada mes en un lugar acordado pero sin una ruta predeterminada, y luego prosiguen de forma espontánea por las calles de la ciudad. La "Masa Crítica" atrajo a miles de ciclistas en Nueva York así como operativos policiales en 2004 con arrestos masivos y la confiscación de bicicletas [Alternativas de Transporte de la Ciudad de Nueva York, NY (TA), 2010 Pucher, Buehler y Seinen; 2011]. Aún no es claro el papel que ha jugado la Masa Crítica en el fomento al ciclismo pero ha generado una subcultura en algunas ciudades (Blickstein y Hanson, 2001, Pucher; 1999. Citados en Pucher, Buehler y Seinen; 2011).

Las organizaciones ciclistas han jugado un papel clave en todas las ciudades que han tenido éxito en la promoción del ciclismo. Estas organizaciones además de difundir información acerca de los beneficios del ciclismo, proporcionar información útil para los ciclistas y ofrecer

programas de capacitación en conjunto con los Departamentos de Transporte y la "Liga de Ciclistas Americanos" en el caso de las ciudades de América del Norte, también presionan fuertemente al gobierno para obtener más fondos para los programas e infraestructura ciclista. San Francisco es probablemente la ciudad que tiene mayor promoción en el Norte de América, con más socios, financiamiento y personal (Pucher, Buehler y Seinen; 2011).

Conclusiones

A lo largo de este capítulo se describieron los factores que en ciudades europeas y de América del Norte han sido considerados en los estudios sobre la elección de la bicicleta como medio de transporte. Algunos de estos factores, ya fueron señalados por Jirón y Mansilla (2013) entre las barreras de accesibilidad para la movilidad cotidiana, en especial de las mujeres. Pero hay otros que es necesario considerar:

- ✓ El tipo de superficie (plana o con pendientes). De acuerdo con los estudios descritos en este capítulo, los ciclistas inexpertos, personas mayores, mujeres y niños tienden a preferir el terreno plano, mientras los ciclistas expertos prefieren los terrenos con pendientes.
- ✓ Influencia de la lluvia y la temperatura. Ya que a pesar de que la ropa y los accesorios adecuados puede ayudar a hacer frente a las inclemencias del tiempo, la elección de la bicicleta como transporte entre las mujeres, puede verse influenciada por las temperaturas frías y la lluvia.
- ✓ Las características socioeconómicas de las mujeres (la edad, la estructura del hogar, si tienen hijos).
- ✓ Apoyos sociales (la familia, los compañeros de trabajo o escuela). Se cree que si las personas con las que nos rodeamos tienen una actitud positiva hacia la bicicleta, es probable que ésta influya en la decisión de elegirla como medio de transporte.
- ✓ El aspecto físico (salud) y las creencias ecológicas (caminar o usar el transporte público para disminuir la contaminación).
- ✓ El hábito de usar la bicicleta en el tiempo libre.
- ✓ Los programas de capacitación, información y promoción implementados por el gobierno o los grupos ciclistas.

Cuadro 4. Investigadores, año y ciudades en las que realizaron estudios sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte

Autor	Año	Ciudad en la que realiza el estudio
Abraham	2002	Canadá
Aultman-Hall	1997	Canadá
Bamberg	2006	Alemania
Banister y Gallant	1999	Gran Bretaña
Bergström y Magnussen	2003	Suecia
Boumans y Harms	2004	Países Bajos
Brandenburg	2004	Austria
Cervero	1996	Estados Unidos
Cervero y Duncan	2003	Estados Unidos
De Geus	2007	Bélgica
Dickinson	2003	Gran Bretaña
Dill y Carr	2003	Estados Unidos
Dill y Voros	2007	Estados Unidos
El-Geneidy	2007	Estados Unidos
Fajans y Curry	2001	Estados Unidos
Garrard	2008	Australia
Gatersleben and Uzzell	2007	Gran Bretaña
Guo	2007	Estados Unidos
Howard McDonald y Burns	2001	Estados Unidos
Hunecke	2001	Alemania
Hunt y Abraham	2007	Canadá
Hunter y William	1995	Estados Unidos
Keijer y Rietveld	2000	Países Bajos
Kitamura	1997	Estados Unidos
Klobucar y Fricker	2007	Estados Unidos
Krizek	2006	Estados Unidos
Martens	2004	Países Bajos, Alemania y Gran Bretaña
Moritz	1998	Estados Unidos
Moudon	2005	Estados Unidos
Nankervis	1999	Australia
Nelson y Allen	1997	Estados Unidos
Noland y Kunreuter	1995	Estados Unidos
Parkin	2007	Reino Unido
Plaut	2005	Estados Unidos
Pucher	1997	Alemania
Pucher y Buehler	2006	Estados Unidos y Canadá
Räsänen y Summala	1998	Finlandia
Rietveld	2000	Países Bajos
Rietveld y Daniel	2004	Países Bajos

Rodríguez y Jo	2004	Estados Unidos
Rose y Marfurt	2007	Australia
Ryley	2006	Escocia
Scheiner y Holz-Rau	2007	Alemania
Shankwiler	2006	Estados Unidos
Stinson y Bhat	2005	Estados Unidos
Taylor y Mahmassani	1996	Estados Unidos
Tilahun	2007	Estados Unidos
Timperio	2006	Australia
Verplanken	1997	Países Bajos
Wardman	1997	Gran Bretaña
Witlox y Tindemans	2004	Bélgica
Zacharias	2005	China

Fuente: Elaboración propia. La información se obtuvo de la lectura de los trabajos de Heinen, Van Wee y Maat. "Commuting en bicicleta: una revisión general de la literatura" en: Revista de Transporte, Vol. 30, No. 1, p. 59-96, Enero 2010; y Pucher, J; et. al. "¿Hay un renacimiento de la bicicleta en América del Norte? Una actualización y re-evaluación de las políticas y tendencias del ciclismo" en: Investigación sobre Transporte, Parte A, 2011. Ambos citados en la bibliografía.

Capítulo 4. La bicicleta en la movilidad de las mujeres

Introducción

El movimiento a favor del uso de la bicicleta en el mundo ha ido tomando fuerza con el paso de los años. Este hecho ha obligado a académicos, organizaciones civiles y gobiernos a realizar estudios comparativos a escala internacional para determinar un paquete de medidas que permita incentivar el uso de la bicicleta en las ciudades. No obstante, en la ciudad de México, se le ha dado prioridad a la construcción de infraestructura en el centro de nuestra ciudad (ciclovías y biciestacionamientos) y no todas las personas se han visto beneficiadas. Sin embargo, a pesar de la baja representación en las estadísticas⁸⁴, hay evidencia de una demanda latente de mujeres interesadas en utilizar la bicicleta para cumplir con las tareas de la vida cotidiana en diversas zonas de la ciudad.

La literatura que se relaciona con las diferencias de género en el uso de la bicicleta se ha centrado en la forma en que el género y el contexto espacial influyen en las tasas de ciclismo entre las mujeres. En cuanto al contexto espacial, Garrard et al. (2008) (Citado en Bonham y Wilson, 2012) sostiene que la falta de infraestructura ciclista segregada junto con una mayor aversión al riesgo en las mujeres explica las bajas tasas en ciudades como Melbourne (Australia). Otro estudio relacionado con el género y la movilidad en bicicleta es el de Dickinson et al. (2003) (Citado en Bonham y Wilson, 2012) quien al analizar los viajes realizados por algunas empleadas en el Reino Unido, tomando como principales variables el contexto urbano y el trabajo doméstico (como actividad socialmente designada a las mujeres), llega a la conclusión de que las mujeres tienen más probabilidades de ir al trabajo en bicicleta si viven cerca de su trabajo,

⁸⁴ De acuerdo con la Encuesta Origen y Destino (2007) en la ciudad de México el 70% de los ciclistas son hombres (Pérez, 2013). En Santiago de Chile el porcentaje asciende a 80% (Portal Macleta).

pero las responsabilidades domésticas pueden ser una limitante. Estos resultados están apoyados en estudios realizados en Escocia (Ryley, 2006. Citado en Bonham y Wilson, 2012) y Australia (Bonham y Suh, 2008. Citados en Bonham y Wilson, 2012) que reportan una relación inversa entre los desplazamientos en bicicleta y la presencia de niños en los hogares.

Estos trabajos, aunque demuestran la relación entre el género y el contexto urbano, no explican como las mujeres incorporan el uso de la bicicleta en sus prácticas de movilidad en diversas etapas de su vida⁸⁵. De ahí que a lo largo de este capítulo se busque conocer cómo es que las mujeres que aceptaron ser entrevistadas en esta investigación⁸⁶, logran incorporar el uso de la bicicleta en su vida cotidiana y las barreras de accesibilidad que enfrentan en sus trayectos en bicicleta.

⁸⁵ En el capítulo 2 de este trabajo se describe como Vega (2004) al analizar el testimonio de Doña Eufemia concluye que la movilidad de las mujeres varía con el curso de la vida. Cuando la mujer es pequeña sus viajes se realizan a escala local pero a medida que aumentan sus responsabilidades (en el trabajo, con los hijos, con los padres y con el marido) el espacio de movilidad se amplía. En un estudio más reciente Garrard (2012) (Citado en Bonham y Wilson, 2012) reconoce que la preferencia de las mujeres por la infraestructura ciclista varía según la edad.

⁸⁶ Se realizaron 9 entrevistas semiestructuradas, la guía de entrevista y la transcripción de las mismas, puede consultarse en el Anexo a este trabajo.

4.1 La bicicleta en el curso de la vida de las mujeres

De acuerdo con Bonham y Wilson (2012)⁸⁷, las prácticas cotidianas se transforman en hábitos que aunque duraderos, son también susceptibles a cambios y dar lugar a nuevas rutinas. En el caso de la bicicleta, las mujeres participan del ciclismo en diferentes momentos de su vida. Aprenden a andar en bicicleta siendo niñas y la abandonan en la escuela secundaria, reanudan su uso como adultas jóvenes (principios y mediados de los 20 años), tienen hijos y renuncian a su uso con el aumento del cuidado de los niños, las responsabilidades del trabajo o el hogar y regresan entre los 30 y 50 años por la preocupación en la salud o condición física. Todos estos hallazgos serán descritos a continuación:

a) Aprender a andar en bicicleta de niñas

El ciclismo es una habilidad adquirida entre los 5 y 12 años. En ocasiones es enseñada por los padres u otros adultos, pero por lo general es adquirida a través del juego, con los amigos y hermanos.

⁸⁷ Bonham y Wilson entrevistaron a 49 mujeres ciclistas (2009), la mayoría con estudios profesionales, que decidieron regresar al ciclismo en la edad adulta. Estas mujeres vivían en el área metropolitana de Adelaida (Australia del Sur), en los centros regionales y en ciudades como Melbourne y Sydney. Fueron seleccionadas independientemente si usaban la bicicleta para la recreación, el deporte o con fines sociales o utilitarios. Las investigadoras se valieron de métodos cualitativos:

Se realizaron entrevistas en todas las cohortes de edad (20 a 70 años). La estrategia pone énfasis en la interrupción, el cambio y la adquisición de diferentes hábitos independientemente de la edad o la madurez. Los temas perseguidos fueron: historias personales (para capturar los cambios a través del curso de la vida), las circunstancias que rodearon la decisión de iniciar el ciclismo, el proceso de adquisición de una bicicleta (fuentes de información y tipos de asistencia), las redes sociales en el momento de reanudar el ciclismo y el proceso de regresar al ciclismo. Durante las entrevistas, se pidió a las mujeres describir sus viajes en bicicleta y en este proceso se identificaron las rutas y los lugares a los que viajaron a través de sus prácticas y experiencias en diferentes contextos y sus interacciones con los demás usuarios (peatones, ciclistas y motociclistas).

Las entrevistas fueron complementadas con un video (la cámara fue montada en el casco de la ciclista), originalmente destinado a realizar un seguimiento de cómo las participantes que habían regresado al ciclismo al inicio de la investigación o unos meses antes, ocupaban el espacio.

La información obtenida a lo largo de la investigación fue registrada en un diario de campo. (Bonham y Wilson, 2012: 61).

b) La escuela secundaria

Las mujeres que siguieron usando la bicicleta en sus primeros años de adolescencia, por lo general se dieron por vencidas cuando comenzaron la escuela secundaria. Para muchas, la decisión de dejar la bicicleta fue tomada por sus padres como medida de seguridad ante el mayor volumen de tráfico entre su lugar de residencia y la escuela.

La mayoría de las mujeres mencionan una combinación de tres factores por los que decidieron dejar de usar la bicicleta. En primer lugar, las demandas sobre su tiempo relacionadas con un mayor nivel de preparación y la participación en una gama más amplia de actividades reducen el tiempo disponible para el ciclismo. En segundo lugar, la actividad física y el contexto espacial en la escuela secundaria (llevar los libros y materiales de trabajo combinados con las distancias de viaje más largas a la escuela) hacen el transporte público una opción más fácil. Finalmente, las relaciones sociales establecidas en la escuela secundaria hacen que el viaje sea importante para el desarrollo y el mantenimiento de estas relaciones. Al llegar desde lugares más distantes, el transporte público o viajar en el coche de un amigo se vuelven centrales para facilitar las relaciones sociales (Bonham y Wilson, 2012: 68).

Algunas mujeres en su adolescencia y principios de 20 años comenzaron a usar la bicicleta en el proceso de desarrollo de las relaciones existentes o, más a menudo, en el establecimiento de nuevas amistades o alianzas.

c) La bicicleta con/sin hijos

Los niños fueron otro detonante para que las mujeres (madres y abuelas) utilizaran de nuevo la bicicleta para acompañar a sus hijos a la escuela o al parque. Andar en bicicleta con los niños involucra la transmisión de conocimientos y habilidades (las normas de circulación, el equilibrio, la

observación, la escucha, etc.) garantizando la seguridad de los niños (Bonham y Wilson, 2012: 69). Sin embargo, no fue algo sencillo, las mujeres tenían que combinar la realización de las tareas domésticas con el cuidado de los niños. En sus respectivas investigaciones, Murray (2008) y Dowling (2000) (Citados en Bonham y Wilson, 2012) argumentan que las mujeres utilizan sus coches para transportar a sus hijos creyendo que son “buenas madres”. Podría decirse que ser “buena madre” es proporcionar a los niños el acceso a la mayor cantidad de oportunidades y mantenerlos a salvo del peligro.

Las mujeres más jóvenes generalmente no intentaron usar sus bicicletas con los niños o viajes relacionados con el hogar:

No me siento confiada en llevar a mi hijo en la bicicleta tándem. No creo que sea seguro y yo no quiero esa responsabilidad. [Mi esposo] está muy feliz de asumir esa responsabilidad, pero yo no quiero. Además estoy por lo general tratando de hacer cientos de otras cosas al mismo tiempo. (Entrevista con Tracey 30 años. Citada en Bonham y Wilson, 2012: 70).

Las mujeres de edad, que aprendieron a usar la bicicleta cuando sus hijos eran pequeños, se dieron por vencidas a causa de la ansiedad provocada por la necesidad de combinar la seguridad de los niños, el trabajo remunerado y el trabajo doméstico.

La complejidad de los desplazamientos de estas mujeres, pero sobre todo el nivel de ansiedad que sentían, hizo que para ellas llevar a los niños en la bicicleta no fuera una opción. Las mujeres que llegaban en bici al trabajo cuando sus hijos eran pequeños dependían de sus parejas y sus padres para acompañar a los niños a la escuela o a la guardería. En el caso de Tracey (citada anteriormente), su esposo llevaba a su hijo a la guardería por la mañana y ella lo recogía después del trabajo, primero regresaba a su casa y cambiaba la bicicleta por el coche para luego ir por su hijo y posteriormente hacer las compras y otras diligencias.

La investigación de Bonham y Wilson (2012) confirma que la complejidad de combinar el trabajo doméstico, el empleo remunerado y el cuidado de los hijos tiene un impacto significativo en los patrones de viaje de las mujeres y los modos que ellas elijen.

d) La bicicleta después de los hijos

Las mujeres de 30 años en adelante, cuyos hijos eran más independientes (o se habían ido de la casa), describieron volver a usar la bicicleta. El ciclismo se convirtió en una nueva forma de compartir tiempo con su pareja además de mantener / mejorar la condición física, hacer frente a la depresión o una enfermedad degenerativa.

4.2 Los apoyos sociales

Las redes sociales fueron de gran valor para la inducción y el apoyo a las mujeres australianas para usar la bicicleta en el estudio de Bonham y Wilson (2012). Sus decisiones son influenciadas por lo general por las personas cercanas (arrendatarios, niños, pareja, miembros de la familia o amigos)⁸⁸:

Un nuevo colega mío, viene en bicicleta. Hay un par de otras personas en nuestro departamento que también la usan. Pensé, y ¿por qué no puedo hacer esto? (Entrevista con Trine 50 años. Citada en Bonham y Wilson, 2012: 72).

Y la asistencia a algún evento o el acercamiento a uno de los grupos o clubes de ciclismo.

⁸⁸ De acuerdo con la encuesta en línea realizada en Australia en febrero de 2013 por la Heart Foundation en colaboración con el Cycling Promotion Fund (CPF), más de la mitad de las mujeres declaró que andar en bicicleta era una actividad aceptada por parte de sus amigos.

4.3 Efectos de los espacios para el uso de la bicicleta

Las mujeres que participaron en el estudio de Garrard, Crawford y Hakman, (2006)⁸⁹ encuentran los mismos obstáculos que los hombres para usar la bicicleta como medio de transporte: preocupaciones sobre el uso de la bicicleta en el tráfico (la velocidad y el volumen de los autos), la agresión de los automovilistas (conducir demasiado cerca causando miedo o ansiedad, gritarle al ciclista, sonar la bocina de manera agresiva, hacer gestos obscenos o bloquear el camino), además de la falta de confianza en el mantenimiento y las habilidades para usar la bicicleta. Como puede observarse, la falta de seguridad, el acoso por parte de los automovilistas, el peligro y el riesgo, se identifican como elementos de disuasión clave para el ciclismo, tanto para mujeres como para hombres, de ahí que los espacios utilizados por los ciclistas se conviertan en elementos clave en los debates sobre el ciclismo y con frecuencia conduzcan a soluciones de infraestructura para incrementar los niveles de ciclismo.

⁸⁹ En este estudio Garrard, Crawford y Hakman se proponen entre sus objetivos: identificar las motivaciones, los soportes y restricciones asociadas con la participación de las mujeres en el ciclismo; y realizar estudios de caso sobre los programas e iniciativas que se han desarrollado e implementado para promover la participación de las mujeres en ciclismo.

La investigación se realizó en dos fases: la primera consistió en la observación de 4 programas, 8 entrevistas semiestructuradas con los coordinadores de los programas y 6 grupos de enfoque con participantes del programa (50 mujeres). En la segunda fase se realizó una encuesta en línea a hombres y mujeres que usaban la bicicleta. Se tomó una muestra aleatoria de 10, 000 socios y contactos de Bicycle Victoria (BV) que tenían 18 años o más. Los miembros recibieron un mensaje por correo electrónico el 23 de noviembre 2005 invitándoles a participar en la encuesta, para el 22 de diciembre de 2005, 2.403 miembros presentaron la encuesta completa. La encuesta incluyó preguntas sobre: frecuencia y duración de ciclismo para la recreación y el transporte; razones por las que comenzaron y continúan el ciclismo; restricciones en el ciclismo; experiencias de acoso intencional de los ocupantes del vehículo de motor; participación en programas y eventos de ciclismo; y los niveles generales de actividad física. Los participantes vivían en Melbourne, Canberra y la ciudad regional de Geelong (Australia) y la mayoría eran ciclistas novatos o volvieron al ciclismo después de haber aprendido a andar en bicicleta de niños. Las edades de los encuestados oscilaban entre los 20 y 80 años de edad, incluidos estudiantes, padres, jubilados, empleados a tiempo parcial y empleados a tiempo completo (Garrard, Crawford y Hakman, 2006: 2).

Durante las entrevistas realizadas por Bonham y Wilson (2012), en las que se solicita a las mujeres que describan sus viajes en bicicleta para identificar rutas, lugares a los que viajaron, experiencias en diferentes contextos, las interacciones y las respuestas de los demás usuarios (peatones, ciclistas, motociclistas), las mujeres describen diferentes sensaciones dependiendo del tipo de infraestructura que utilizan:

Las mujeres que utilizan los caminos ligeramente traficados describen el ritmo de viaje, el trabajo de sus músculos, la superficie de la carretera, los árboles, jardines, edificios, mobiliario urbano, la gente y los sonidos de los pájaros (para contrastar con el sonido de los vehículos de motor):

(Es) una avenida rodeada de árboles, no hay coches o personas a la vista... La superficie es amplia y hermosa, no hay tráfico, hay paz y tranquilidad, ya sabes, te da el ritmo y un poco de velocidad... (Entrevista con Meredith. Citada en Bonham y Wilson, 2012: 75).

Con pocas excepciones, las mujeres que viajaban en bicicleta en las carreteras con mucho tráfico se centraron casi exclusivamente en el tráfico. Incluso cuando se discutieron elementos como la superficie de la carretera, hacían una constante referencia a su relación con los vehículos y las personas que se movían a su alrededor:

Estábamos a lo largo del borde de la carretera, había camiones, estaba apretando los dientes y tratando de permanecer en mi bicicleta (Entrevista con Asha 40 años. Citada en Bonham y Wilson, 2012: 76).

En general, la aversión al riesgo por parte de las mujeres (Garrard, Crawford y Hakman, 2006: 4; Baker, 2009) hace que prefieran utilizar rutas con separación máxima del tráfico motorizado⁹⁰. Las ciclovías son particularmente importantes para los ciclistas recreativos, especialmente para las mujeres mayores. Sólo cuando las mujeres cuentan con las

⁹⁰ En un estudio realizado en 2008, Jennifer Dill, investigadora de Planificación y Transporte en la Universidad de Portland (E.U), examinó los efectos de los diferentes tipos de infraestructura ciclista utilizando el posicionamiento GPS para registrar los viajes individuales de los ciclistas en Portland. Concluyó que las mujeres eran menos propensas que los hombres a usar las rutas más cortas hasta su destino (rutas directas) y preferían utilizar las calles residenciales tranquilas con tráfico calmado que contaban con instalaciones para bicicletas (Baker, 2009).

habilidades y la experiencia para andar en carretera se sienten más cómodas en el tráfico (Garrard, Rose y Lo, 2008: 55)⁹¹.

4.4 Experiencias de movilidad en bicicleta en la ciudad de México

Como se mencionó en la introducción, el objetivo de este capítulo es conocer como las mujeres incorporan el uso de la bicicleta en sus prácticas de movilidad, en el apartado anterior, se hizo una revisión de algunas investigaciones hechas en ciudades australianas sobre la movilidad en bicicleta en las mujeres. En esta sección, se analizan las experiencias de movilidad en bicicleta de 9 mujeres que viven en diferentes zonas de la ciudad de México⁹² y que hacen uso de la bicicleta para realizar sus actividades cotidianas. Para alcanzar dicho objetivo, se rescatan las barreras de accesibilidad, es decir, las limitaciones que los sujetos encuentran cotidianamente en sus movimientos a través de la ciudad, así como también, el modo en que las personas desarrollan tácticas y estrategias para subvertir los condicionamientos de estas barreras⁹³.

Éstas limitaciones se complementan con algunos elementos arrojados en los estudios sobre el uso de la bicicleta en ciudades, sobre todo europeas y de América del Norte, que podrían influir en la decisión de usar la bicicleta

⁹¹ Garrard, Rose y Lo (2008) realizan un censo de ciclistas en febrero de 2004 para analizar si las mujeres que realizan viajes cortos en bicicleta son más propensas a utilizar la infraestructura ciclista. En dicho estudio registran el sexo de los ciclistas en 15 lugares (las intersecciones más importantes de las rutas ciclistas) dentro de un radio de 7,4 kilómetros del distrito central de negocios (CDB) de Melbourne (Australia), durante las horas pico de la mañana y de la tarde (de 07:00 a 09:00 horas y de 16:30 a 18:30 horas). Los datos fueron recolectados en 11 días entre semana (5 al 27 de febrero), cuando las condiciones climáticas eran buenas. Se observaron 6.589 ciclistas, 5.229 varones (79,4%) y 1.360 mujeres (20,6%) (Garrard, Rose y Lo, 2008: 56).

⁹² San Andrés Mixquic (Tláhuac), Carretera Picacho-Ajusco (Tlalpan), Martín Carrera (GAM), San Juan de Aragón (GAM), Pueblo de San Andrés (Azcapotzalco), Pantitlán (Iztacalco) y la Condesa (Cuauhtémoc).

⁹³ Se hace referencia a ellas en el Capítulo 2.

como medio de transporte entre las mujeres⁹⁴ y las recomendaciones del grupo chileno de ciclismo urbano “Macleta”⁹⁵ para usar la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de forma segura y efectiva. De las experiencias narradas por las mujeres se obtiene la información descrita en los próximos apartados⁹⁶.

4.4.1 La adquisición de habilidades para “andar en bicicleta”

Coincidiendo con el trabajo de Bonham y Wilson (2012), las 9 mujeres entrevistadas aprendieron a andar en bicicleta entre los 6 y 12 años de edad. A la mayoría de ellas les enseñaron sus padres o familiares (primos, tíos o hermanos). Sólo Concepción aprendió sin la ayuda de alguien más. La primera bicicleta que recibieron casi todas las entrevistadas, fue un regalo de los Reyes Magos. A esta edad, la bicicleta es vista como un juguete para divertirse y pasear y los viajes suelen realizarse dentro de la misma colonia, generalmente en compañía de amigos y familiares, con excepción de Sandra y María del Rocío quienes a esa edad ya viajaban solas:

A los 6 años más o menos, aprendí yo sola, era una bicicleta de mis hermanos [...] La usaba en la calle con mis hermanos (Entrevista Concepción, 48 años, Pueblo San Andrés, Azcapotzalco).

Comencé a usar la bicicleta cuando era niña, mi papá me enseñó (Entrevista Dora María, 47 años, San Andrés Mixquic, Tláhuac).

Aprendí como a los 6 años cuando me la trajeron los Reyes, me enseñó mi abuelito, la usaba en el patio o en la misma calle en donde vivía [...] (Entrevista Marlene, 20 años, San Juan de Aragón, GAM).

Uso la bicicleta desde que tenía como 12 años, mi primera bicicleta me la regaló mi papá y ésta me la compró mi esposo (Entrevista Isabel, 28 años, San Andrés Mixquic, Tláhuac).

⁹⁴ Los factores se pueden consultar en el Capítulo 3.

⁹⁵ Éstas pueden ser consultadas en la “Guía para disfrutar la ciudad en bicicleta” (2010) que describe las reglas básicas para pedalear de forma segura en la ciudad y disminuir el riesgo de un accidente.

⁹⁶ En la transcripción de las entrevistas, se hace uso de corchetes para enfatizar la idea expuesta por las participantes y paréntesis para aclarar un concepto o referencia.

[Aprendí a andar en bici] en mi casa [...] como [a los] 5 [años] [...] Al principio veía a mis primas y a mi mamá que iba por la leche [y] al mercado [en bicicleta] [...] [salía a la calle] con mis primos [...] éramos bastantes [...] como unos 7. [Mi primer bicicleta me la dieron] se podría decir que los Reyes Magos [...] (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

Mi papá, me la dio a los 7 años, fue un regalo de Reyes, desde allí me empezó a gustar, él fue el que me enseñó a andar en bicicleta. De pequeña usaba la bicicleta en la calle, con mis amigos... salíamos a jugar. No me daba miedo porque nos cuidábamos entre nosotros [...] (Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Iztacalco).

Pues mi papá se enterco en que aprendiera, aprendí en el Parque España [...] como a los 6 [...] a esa edad iba con mis papás, después más grande ya solía ir sola con mis vecinos de la cuadra [...] por ahí de los 11 [años] me regalaron otra mis papás, ya una bicicleta más grande, de carreras [...] la usaba como de paseo, para divertirme [...] (Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

Mi primera bicicleta fue a la edad de 8 años, fue un regalo de los Reyes, y desde allí he usado la bicicleta [...] el regalo fue de un tío y esta tía fue la que me enseñó a andar en bicicleta. Yo soy de un pueblo que se llama Maravatío en el Estado de Michoacán y pues me movía a todos lados en la bicicleta [...] todo lo que se le ofrecía a la familia me mandaban a mí [...] en un pueblo era más práctico andar en bicicleta que aquí en la ciudad. Siempre la usé sola, fue como un juguete que lo disfruté mucho [...] (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Azcapotzalco).

Antes de la bici [...] anduve en patines hasta que me caí [...] poquito después de eso me trajeron los reyes magos mi primer bicicleta [...] calculo [que tenía] como unos 8 o 9 [años] [...] Aprendí a andar en bici porque [me enseñó] mi hermana la que era la menor antes que [yo] naciera [...] y pues ya todo el tiempo me la pasaba ahí por la casa donde vivía [...] yo solita [...] yo buscaba las calles no transitadas... a veces me iba al parque pero no era muy común [...] (Entrevista Sandra, 29 años, Carretera Picacho-Ajusco, Tlalpan).

La mayoría de las entrevistadas, con excepción de Concepción, María del Rocío y Miriam, decide dejar de utilizar la bicicleta por algún tiempo:

Mariana tiene un accidente (no en bicicleta) que provoca que abandone su uso por 2 años:

Dejé de usarla un tiempo porque tuve un accidente [...] [hace] como 1 o 2 años [...] la volví a usar [hace] como un mes [...] (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

Dora María, deja de usarla por motivos escolares a los 13 años, es posible que entre las causas se encuentren una mayor demanda sobre su tiempo relacionada con un mayor nivel de preparación y la participación en nuevas actividades (Bonham y Wilson, 2012). Ella decide retomarla a los 24 años para mantenerse en forma:

A mí siempre me ha gustado hacer ejercicio, todos los días corría y recorría en bicicleta al menos 3 km de ida y 3 km de regreso (Entrevista Dora María, 47 años, San Andrés Mixquic, Tláhuac).

Marlene reanuda el uso de la bicicleta cuando decide trasladarse en ella a la casa de su familia y la de su pareja que viven en una colonia cercana:

La dejé de usar [un tiempo] [...] Decidí volverla a utilizar para venir a visitar a mi mamá y a mis abuelitos y a la familia de Bruno (su pareja) [...] (Entrevista Marlene, 20 años, San Juan de Aragón, GAM).

En su caso, es la relación con su pareja la que la motiva a usarla como medio de transporte:

Creo que [Bruno, usa la bicicleta] desde siempre, creo que la que tiene la compró desde los 15 años y hasta la fecha [...] él y mi cuñado me motivaron a usarla porque como se llevan a Natalia (su hija) y a veces pues no había quien me llevara a mí, por eso decidieron que mejor yo usara la bicicleta (Entrevista Marlene, 20 años, San Juan de Aragón, GAM).

Sandra decide volver a usar la bicicleta cuando entra a la Universidad:

[Cuando] crecí ya no me quedó la bicicleta y entonces dejé [de usarla] [...] hasta que la volví a retomar saliendo de la universidad, en ese inter a veces agarraba la bicicleta de mi hermano [...] la usaba para ir al súper que ya era un poco más lejos o alguna cosa así, al mercado [...] prefiero caminar [...] (Entrevista Sandra, 29 años, Carretera Picacho-Ajusco, Tlalpan).

Fernanda retoma la bicicleta a los 36 años, cuando aparece el sistema Ecobici:

La dejé de usar muchos años [...] la volví a usar... por ahí en la prepa [...] alguna vez que iba de viaje rentaba alguna bici y después cuando aparecieron las Ecobici fue cuando la volví a usar...a los 36 más o menos [...] la primera vez [me costó trabajo agarrarla] pero así como los primeros 10 minutos (Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

4.4.1.1 Nivel de conocimiento

Cuando se les pregunta sobre su nivel de conocimiento, la mayoría de ellas mencionan que se consideran ciclistas intermedias y han aprendido en la práctica. Para ser una experta, dice Miriam, se requiere dedicarle más tiempo, al respecto María del Rocío y Mariana comentan:

Yo digo que intermedia, a lo mejor la vida me ha enseñado a ser experimentada porque sí me aviento largos trayectos como por ejemplo de aquí hasta el Estado de México, de

aquí a la delegación, yo creo que intermedia (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Azcapotzalco).

Ya me siento ora si que se podría decir que experta, bueno no tan experta como para meterme en un concurso, ¡¿verdad?! , pero ya me siento capaz de moverme por donde sea [...] (Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

Sólo Sandra ha recibido conocimiento especializado ya que además de participar en eventos deportivos, se ha desempeñado como instructora para el gobierno del DF y la Asociación Mujeres en Bici.

4.4.1.1.1 Conocimiento sobre cómo cambiar una llanta o darle mantenimiento a la bicicleta

Concepción, María del Rocío y Fernanda no saben cambiar una llanta o darle mantenimiento a una bicicleta pero conocen donde podrían llevarla a reparar:

Yo siempre la llevo a que le den mantenimiento, tengo un conocido que siempre le da mantenimiento, siempre la llevo con él, a parte mi hijo es el que usa mucho la bicicleta [...] y pues poco a poco se ha comprado sus aditamentos para cambiar las llantas [...] (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Azcapotzalco).

En el caso de Fernanda, no es necesario que lleve la bicicleta al taller ya que usa regularmente el sistema Ecobici que recibe un mantenimiento especializado:

Uso las Ecobicis y la verdad es que nunca lo he necesitado[...] además como que están bastante bien [...] ahora, si se dónde puedo llevarla, conozco varios sitios en la zona a donde puedo llevarla a arreglar [...] [En el caso de las Ecobicis] lo que me pasa es que si alguna no funciona bien [...] la cambio [...] además hay como un código para que sepas cuando tienen alguna cosa de que no funciona bien, que te ponen el asiento como volteado, entonces ya sabes que esa bici tiene algo y ya no la agarras y si te la da, la devuelves inmediatamente y la cambias (Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

Miriam no sabe del todo, cuando se le descompone se la lleva a su papá:

Mi papá, la sabe armar y desarmar, o sea, yo no del todo, pero él sabe armar una bicicleta cualquiera [...] (Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Iztacalco).

Mariana no sabe cambiar una llanta pero sabe ponerle aire y apretar los frenos, algunas cosas se las ha enseñado su esposo, otras las ha aprendido viendo a otras personas:

La llanta si no sé muy bien, pero cuando se zafa la cadena pues si sé, cambiarle las velocidades también, el aire también, frenos se apretarlos un poco [...] [mi esposo] me enseñaba o me explicaba o viendo [...] y cuando se descomponía cuando estaba chiquita pues la llevábamos a componer y ahí viendo pues uno aprende [...] y así fue como aprendí [...] [la revisó antes de salir] hay veces que me subo y siento que las llantas bajas, o que frenas y no frena bien [...] cuando no tengo tiempo pues ya le digo a mi esposo y como sabe que en ella me muevo [...] (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

4.4.1.1.2 Conocimiento sobre qué hacer en caso de robo

Concepción, Mariana y Fernanda no sabrían que hacer si les robaran su bicicleta, Mariana llamaría al 066 pero esto no le garantizaría recuperarla:

Pues marcar el 066, bueno [...] nunca me ha ocurrido que me [la] roben pero pues yo me imagino así, o buscar rápido [...] es difícil encontrarla después de que te la robaron y menos con una bici [...] ni modo que me digan a ver ¿qué placas tenía? [...] y [yo diga] ¡pues no, no tenía placas! [...] (risas) (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

A María del Rocío y Marlene les robaron su bicicleta dentro de su casa, Marlene no comenta como ocurrieron los hechos, María del Rocío decidió contratar un seguro para estar prevenida:

La otra bicicleta me la robaron de adentro de tu pobre casa, estaba en la cochera y la puerta estaba abierta y la sacaron de allí, ya cuando salí pues ya mi bicicleta no estaba, pero esta bicicleta ya tiene conmigo como tres años y ya me ha durado [...] Pensando en eso, yo pago un seguro mensual que me da el banco [...] espero que nunca lleguemos a usarlo (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Azcapotzalco).

4.4.1.1.3 Conocimiento sobre cómo estacionar una bicicleta

Mariana aprendió sola a estacionar su bicicleta, utiliza una manguera especial (con candado integrado) para asegurarla:

No, pues [...] yo me imagino [...] si la encadeno del asiento pues le quitan el asiento y se la llevan [...] (risas), si la encadeno de en medio pues no creo que la desarmen toda (Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

Cuando va a la lechería suele dejarla recargada en la puerta principal y sólo se percata de que continúe allí:

[En la lechería] nada más la pego [a la puerta principal] [...] y dejo un pedacito de la llanta trasera para verla en lo que me formo y entro por las bolsas de leche y ya nada más me asomo y ya veo que este, pero es muy raro que alguien se acerque (Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

Miriam y María del Rocío utilizan un candado y una cadena tradicional (de metal) para asegurar sus bicicletas:

La tengo encadenada [...] [uso candado] de los más fuertes si se puede [...] jamás [me la han robado] por lo mismo, que la aseguro bien y se dónde dejarla (Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Iztacalco).

Uso las dos cosas, uso mi cadena con mi candado y a donde quiera que voy no he tenido la necesidad de que me la quiten (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Azcapotzalco).

Fernanda no tiene una bicicleta propia, por comodidad, utiliza el sistema Ecobici que cuenta con estaciones especiales para obtener y estacionar las bicicletas.

4.4.1.1.4 Habilidad para manejar entre los autos

Todas las entrevistadas han manejado entre los autos, reconocen que para hacerlo hay que estar al pendiente de lo que ocurre alrededor todo el tiempo y saber por qué calles circular:

Me desplazo en las vías de aquí de la delegación, me desplazo muy bien [...] paso sobre calles que no son muy transitadas [...] soy muy precavida [...] mis 5 sentidos tengo que tenerlos al pendiente porque muchas veces hay conductores que llevan mucha prisa, no respetan al ciclista y pues hay que pensar en ellos, uno como ciclista tiene que pensar en la seguridad de uno también (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Azcapotzalco).

Sandra, quien ha participado como instructora en la BiciEscuela del GDF y en Mujeres en Bici, reconoce que no es fácil andar en bicicleta entre los autos:

Andar en bicicleta no cualquiera, no es fácil, tienes que aprender a moverte, a saber que no debes de andar en las banquetas, a mí en lo personal me molesta mucho cuando la gente anda en bicicleta por la banqueta, porque te avientan la bicicleta sin piedad y eso no se vale, uno no puede pedir algo si no da lo mismo a cambio, no puedes pedir respeto

a un automovilista, que tampoco está bien que te avienten el carro, pero hay que respetarse unos a otros y mucha gente también en bicicleta anda en sentido contrario, eso tampoco está bien, creo que todos en algún momento lo hemos hecho, me incluyo, pero no está bien [...] (Entrevista Sandra, 29 años, Carretera Picacho-Ajusco, Tlalpan).

Miriam, quien utiliza la bicicleta de forma multimodal, ha planeado 3 rutas para llegar al metro Pantitlán que adapta de acuerdo a sus necesidades:

Tengo 3 [rutas] para venirme, digamos que si hay tráfico, ya tengo una ruta, por si se me hace tarde [para ir al trabajo] también. Dependiendo del tiempo que tenga elijo la ruta: si quiero venir más tranquila o llegar más rápido [...] antes de entrar a trabajar yo las inventé, como ya conozco mi colonia a esas horas, dije voy a venirme así y así, ya después apliqué, primero lo ensayé, luego lo apliqué y ahora ya es un hábito para mí (Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Iztacalco).

Marlene no tiene problemas para andar entre los autos, generalmente viaja con su pareja y su cuñado y ellos le indican por donde ir:

Pues como me van cuidando mi cuñado y Bruno [mi pareja] pues es más fácil, ya si veo que están muy pegados los carros me trato de orillar más o ir detrás de uno de ellos. Carlos [mi cuñado] es el que va primero porque va más rápido, yo en medio y Bruno [mi pareja] atrás porque es el que va más tranquilo por la niña (Entrevista Marlene, 20 años, San Juan de Aragón, GAM).

Las entrevistadas señalan que en ocasiones han tenido que subirse a las banquetas por su propia seguridad, porque las calles están bloqueadas por las obras o porque se encuentran inundadas:

Yo normalmente circulo por el asfalto, alguna vez me he subido a las banquetas, si me toca por ejemplo alguna inundación y no puedo circular, no tengo alternativa, o por ejemplo, calles que están bloqueadas, por ejemplo Coahuila, ahorita que está en obras y no puedes circular, pues te tienes que subir un cachito a la banqueta, pero yo soy peatón, y sé que tampoco las banquetas son para las bicis [...] (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

Es muy difícil, hay que tener mucho cuidado, mucha precaución, porque [...] los conductores [de microbuses, combis, etc.] no la tienen, luego por ese mismo estrés que tienen, también se les va [...] no me da miedo [andar entre los autos] a veces me respetan, nada más hay que tener mucho cuidado y saber por dónde irse, o irse por las banquetas o irse bien pegado nada más [...] porque luego echan carreritas [...] y tienes que subirte [a la banqueta] (Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Iztacalco).

[Cuando voy por la avenida] me pego a la banqueta, voy pegada a la banqueta unos 20 o 30 centímetros o hay veces que de plano si me subo a la banqueta [...] porque allí frente a la delegación (GAM) ya ves que pasan los camiones, el trolebús, ese sí, de repente se mete, y si me dan nervios porque vengo con mi niña y pues no me gustaría que nos pasara algo [...] siento que eso es una precaución (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

Concepción y Fernanda prefieren circular por calles tranquilas al interior de la colonia ya que consideran que no existe una cultura de respeto del automovilista hacia el ciclista:

[Prefiero usar] calles tranquilas, si no me avientan (Entrevista Concepción, 48 años, Pueblo San Andrés, Azcapotzalco).

Sólo Marlene y Fernanda se aventuran a usar calles principales si existen ciclovías ya que al no estar en contacto directo con el automovilista, se sienten más seguras:

Circulo básicamente por esta zona, calles tranquilas, no me meto a ejes importantes, lo evito, o sea lo hago, si lo hago, lo hago solo de día y calles muy específicas que conozco, si es una calle más grande uso la ciclovía, como en Reforma, normalmente uso ciclovías cuando hay, y cuando no, pues me busco calles pues generalmente tranquilas, porque creo que no hay ninguna cultura de los automovilistas, no te respetan, te echan el coche encima, te rebasan a toda velocidad sin bajar la velocidad nada, a un milímetro, entonces yo [...] me cuido mucho, no suelo circular por calles muy grandes sobretodo donde haya circulación muy rápida, de alta velocidad (Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

Prefiero andar en calles tranquilas pero por ejemplo por San Juan Aragón o en Eduardo Molina que es donde está la ciclovía, también me siento cómoda porque son avenidas anchas y no se te pegan tanto los carros (Entrevista Marlene, 20 años, San Juan de Aragón, GAM).

Mariana y Miriam, tienen preferencia por las avenidas principales, explican que es porque se trata de rutas más directas, en las que no están a la expectativa de que salga algún "loco" de repente entre las calles, en el caso de Mariana, o los semáforos se pongan en rojo constantemente, en el caso de Miriam:

Pues me gusta más en avenidas porque vas recta y en calles no me agrada mucho porque no falta el loco que sale volando, que sale encarrerado, y si te llega a aventar o tú tienes que frenar o frenamos ambos o de plano te llevan (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

[Prefiero circular] en avenidas, porque son más rápidas y a veces van en un sentido [...] [prefiero] una ruta directa para no ir parando [en los semáforos] (Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Iztacalco).

4.4.1.1.5 Conocimiento sobre seguridad y accesorios para el uso de la bicicleta

De acuerdo con la “Guía para disfrutar la ciudad en bicicleta” (2010) las reglas básicas para pedalear de forma segura en la ciudad y disminuir el riesgo de un accidente son:

- a) Aprender a andar en bicicleta preferentemente en grupo o con amig@s que ya tengan experiencia y practicar en lugares seguros.
- b) Mantenerse visible en todo momento, especialmente de noche.
- c) Seguir una ruta recta y predecible en la calle.
- d) Estudiar y conocer los accidentes más comunes en bicicleta para evitarlos. Concentrarse especialmente en las intersecciones (lugar en el que ocurren la mayor parte de los conflictos y accidentes).
- e) Planificar la ruta con anticipación consultando mapas, amig@s y/o webs de ciclistas y luego probarla.
- f) Proteger la seguridad física. Al utilizar rutas interiores desconocidas, observar a la gente en la calle, si hay buena iluminación, mujeres y/o niños caminando, normalmente se puede andar sin mayores preocupaciones.

La seguridad también depende de otros factores como contar con el equipo adecuado (una bicicleta cómoda, un kit de herramienta, casco, luces, parrilla, alforja o canasta para transportar cosas), conocer las partes básicas de la bicicleta y cómo darle mantenimiento adecuado, saber dónde y cómo estacionar la bicicleta (para reducir el riesgo de robo), conocer el Reglamento de Tránsito (los derechos y deberes del ciclista) y saber qué hacer y a quién llamar en caso de un accidente⁹⁷.

⁹⁷ Sustrans (s/f) (Organización del Reino Unido especializada en transporte sustentable) ofrece algunas recomendaciones para elegir la bicicleta adecuada a las necesidades del conductor (a) (marco, sillín, talla), además de brindar algunos consejos para conducir de forma segura, tips de mecánica y el tipo de accesorios que se deben utilizar en los viajes cotidianos.

Todas las entrevistadas consideran que la bicicleta es un vehículo pero sólo Fernanda, Mariana y Sandra cuentan con conocimientos sobre el Reglamento de Tránsito:

La bicicleta es un vehículo y como tal tiene sus pros y sus contras y sus beneficios, como te lo repito, es un vehículo como tal, si lo consultas en el Reglamento de Tránsito está catalogado como un vehículo, no motorizado, pero como vehículo (Entrevista Sandra, 29 años, Carretera Picacho-Ajusco, Tlalpan).

Cuando sacas la Ecobici te dan un Reglamento de cómo debe funcionar el ciclista y también el automovilista hacia el ciclista [...] cosa que nadie lo lee [...] por ejemplo dice que tienen que rebasarse a un metro de distancia cosa que no atienden jamás [...] o sea, circular a más de un metro de distancia de un auto [...] es muy difícil porque el cuate se desespera, te empiezan a tocar, te empiezan a cerrar los espacios y si circulas muy pegado, a mí ya me paso también que me abrieron la puerta, y no me mate ahí, de milagro no [...] tienes que estar atento a todo [...] (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc)

Si lo he leído... una vez mi esposo me lo sacó en computadora, no que mira [...] tienes que ver las reglas [para andar en bicicleta] (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

Sólo Mariana y Fernanda (fuera de la entrevista) hicieron hincapié en el uso de espejos, luces y chaleco como medidas de precaución para andar en bicicleta, Mariana tomó esta decisión después del accidente que sufrió frente a la delegación Gustavo A. Madero:

[Tuve un accidente en la delegación GAM] me aventó un carro y la dejé de usar [...] [Me animé a volverla a usar porque] mi esposo me dijo no pues si llévatela, tranquila que tiene los frenos bien y la adaptó, le puso espejos, le puso el colchón para mi niña, bueno [...] la canastita pues ya la traía pero lo que si le exigí yo son los espejos para ver los carros atrás, le dije no a mi ponme espejos, sino yo no toco esa bici (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

[Uso luces] de hecho mi esposo le había puesto [...] un foquito de esos como de moto, que avanza la llanta y va prendiendo, pero de un momento acá se descompuso [...] ayer o antier se lo quitó para arreglarlo, y más a parte trae este foquito (señala un foquito en ambas llantas) que cuando das la vuelta prende [...] ese alumbra bastante en la mañana más que nada que todavía no sale el solecito ni nada, y con éste pues ya también como te ven y ya te esquivan, ¿no? (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

[El chaleco] no lo hemos podido conseguir porque por aquí hemos visto a varias personas que llevan a sus hijos en bici y traen uno rosa que dice Ciudad de México, esos mi esposo me ha dicho que son los que tenemos que usar [...] Ya mandamos a hacer para mi niña un chalequito [...] más que nada [para] ella, yo no tanto [...] ya cuando la deje a ella, pues ya me lo pongo yo [...] (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

Con respecto al casco, Mariana y Miriam comentan que no les gusta usarlo:

Ni de chiquita lo ocupaba, lo que si me exigían eran las rodilleras y las coderas, pero el casco casi no me ha gustado porque como tengo cabecita, mi cabeza está muy chiquita no me quedan y los de niño me aprietan, no me gustan [...] (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

Siento que eso no es para mí, yo siento que ya le perdí el miedo y me cuido mucho. Me dicen que lo use, pero pues yo no tengo miedo, me siento segura aunque nunca sabes cuando pueda pasar un accidente, aunque uno no lo quiera a veces, ojala esperemos que no (Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Iztacalco).

En cuanto a cómo transportar las cosas, las canastas resultan muy prácticas para las mujeres entrevistadas:

Tengo ya mi canasta pero no la he puesto, me las cuelgo así, en el manubrio, en bolsas, pero es mejor en la canasta o en un portabultos (Entrevista Concepción, 48 años, Pueblo San Andrés, Azcapotzalco).

Utilizo mi canasta, bastante [...] (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Azcapotzalco).

Cargo las cosas en una mochila, o en la canasta de la bici (Entrevista Marlene, 20 años, San Juan de Aragón, GAM).

Aunque, de acuerdo con Fernanda, las canastas de Ecobici, no son muy funcionales para todo tipo de carga:

A veces voy y compro alguna cosa que necesito [en Ecobici] [...] siempre, uso la canasta [...] a mí nunca me han jalado nada [...] [la canasta] está diseñada de alguna manera en que por un lado está muy bien porque puedes poner algo grande, no está delimitada, pero a la vez porque no está delimitada las cosas se caen, y si pones algo pequeño a veces también se caen (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

Con respecto a la ropa⁹⁸ que suelen usar las mujeres cuando viajan en bicicleta, los comentarios son diversos:

[Prefiero usar ropa] aguada [...] para que no se me atore, porque si la traes muy apretada no te deja circular (Entrevista Concepción, 48 años, Pueblo San Andrés, Azcapotzalco).

Pues fíjate que no me incomoda ninguna, de hecho no sé si has visto los botines que tienen como puente de gomita (se refiere a la suela), esos también los ocupo, bueno, yo me siento cómoda [...] falda casi no ocupo [...] en la mañana por ejemplo puro tenis, ya

⁹⁸ La "Guía para disfrutar la ciudad en bicicleta" (2010) y Sustrans (s/f) ofrecen una serie de recomendaciones sobre cómo vestir en un clima cálido, con frío o lluvioso, además de algunos consejos de belleza.

en la tarde que mis zapatitos de puente o mis zapatos de piso (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

Ligera, prefiero andar con bermudas, porque me canso menos [...] [Utilizo uniforme en mi trabajo] pero me cambio (Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Iztacalco).

No importa, yo uso de todo, falda, vestido, hasta minifalda, normalmente cuando uso una falda corta o alguna falda con la que puedo dar el show, me pongo unos bikers o unos mallones cortos, los traigo en la bolsa y así voy y vengo, no importa [...] me chiflan mucho, sobre todo cuando traigo falda en la bici, pero yo he salido de falda y tacones, o sea, es más, mucha gente dice que como puedo andar así en la bici, y es más fácil andar en la bici en tacones que caminar [...] sobretodo en estas banquetas echas mierda (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

Pues como la usamos en trayectos cortos, pues usamos la que traemos, lo que vestimos diariamente [...] La he usado con falda y tacones, guaraches, todo (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés Azcapotzalco).

[No uso ropa especial] como ande [...] con todo tipo de zapatos la he usado pero prefiero zapatos planos para poder pedalear bien, para que no se atore el tacón (Entrevista Marlene, 20 años, San Juan de Aragón, GAM).

4.4.2 El uso de otros medios de transporte además de la bicicleta

Las mujeres entrevistadas, con excepción de Sandra, utilizan la bicicleta para moverse en su colonia o dentro de la delegación en la que viven. El uso de otro medio de transporte para viajes más largos, depende de su disponibilidad en la zona que habitan. El metro, el microbús (o pecera) o el auto particular, son los más mencionados.

Fuera de la entrevista, Sandra comenta que desde hace 2 años aproximadamente, vive con sus papás en la Carretera Picacho-Ajusco (Tlalpan) y a raíz de su cambio de domicilio, ha tenido que dejar de usar la bicicleta como transporte, ella trabaja en Coyoacán y todos los días tiene que pasar por la Avenida Periférico para llegar al metro Universidad y de ahí trasladarse ya sea a su trabajo o a su casa, señala que por esa avenida circula una gran cantidad de autos todo el día, así que por seguridad prefiere no usar la bicicleta y moverse en camión o microbús:

Cuando vivía acá en el norte (por el Hospital La Raza, Delegación Azcapotzalco) variaba mucho en cuanto a mi movilidad, si venía al centro prefería tomar el metrobús y luego Ecobici [...] y que mi bici se quedará segura en la casa [...] y si sabía que iba a venir a un lugar seguro [...] a la casa de algún amigo o a un restaurante como éste que se puede

ver, no hay problema, ahí sí, pero si no, mejor la dejaba (Entrevista Sandra, 29 años, Carretera Picacho-Ajusco, Tlalpan).

Fernanda (que vive en La Condesa) es la única que menciona el trolebús, ella y Miriam (que trabaja en Lomas Chapultepec) son las únicas que indican usar el metrobús:

[Además de utilizar la bicicleta] uso el metro o camión (Entrevista Concepción, 48 años, Pueblo San Andrés, Azcapotzalco).

[Cuando voy al centro del DF] me voy transbordando, no me voy en bicicleta. Me voy en pecera al metro Tláhuac y de allí al centro (Entrevista Isabel, 28 años, San Andrés Mixquic, Tláhuac).

Mi esposo me lleva en una camioneta Nissan [para visitar a mis papas, ellos viven por Aeropuerto, Delegación Venustiano Carranza] [...] el metro también lo ocupo constantemente, de ahí en fuera son el metro y la micro, pero en el que más me muevo es en el metro (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

Utilizamos el automóvil en trayectos más largos, y más cómodos, ahora sí que con la familia (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Azcapotzalco).

[De no usar la bici saliendo] de mi casa tendría que tomar un micro para llegar aquí [metro Pantitlán], de aquí [irme] hasta [el metro] Observatorio y de allí [tomar] otro micro [...] (Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Iztacalco).

Uso pues básicamente transporte público, uso el metrobús, a veces el metro y el trolebús, el trolebús lo uso mucho, el metrobús y el trolebús es lo que uso mucho además de la bici, por ahí a veces auto pero no tengo auto (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

En el caso de Fernanda, el uso de Ecobici ha reducido sus viajes en metro:

Dejé de usar el metro mucho a partir de que puedo usar la bici, porque yo por mi trabajo voy mucho al centro y casi siempre tenía que ir en metro, porque es más fácil además llegar al centro en metro [...] porque siempre hay alguna cosa en el centro entonces así puedes llegar y salir, y desde que hay Ecobici, solamente cuando llueve y no me queda otra opción, entonces uso el metro si no, difícil, y además disfruto el paseo, voy y vengo, hago ejercicio y al mismo tiempo me escapo del metro (risas) (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

Varias entrevistadas señalan que la bicicleta es un medio de transporte económico porque no requiere mucho mantenimiento, no consume gasolina, y sobre todo, no se tiene que pagar un pasaje para usarlo:

[...] Desde mi forma de ver no es un gasto económico porque nada más se podría decir lo compras y tú le das solita su mantenimiento, no que el aceite, que esto, que lo otro, que la gasolina, el combustible, siento que es muy económico [...] (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

Dora María, viaja todos los días a ver a su esposo por lo menos 5 veces al día, la bicicleta le permite ahorrarse \$25 pesos (el costo por pasaje es de \$5 pesos por viaje) de ida y vuelta. No utiliza el mototaxi porque no es seguro, bota mucho y han ocurrido muchos accidentes (Entrevista Dora María, 47 años, San Andrés Mixquic, Tláhuac).

Uso [la bicicleta] laboralmente, por ejemplo, yo trabajo hasta las Lomas de Chapultepec, que esta lejísimos, y yo lo que quiero es ahorrarme el pasaje y lo que me ahorro son dos pasajes, que sería el de la mañana y el de la noche. Aparte de que me ahorro dinero, me ahorro mucho tiempo, luego en el tráfico te haces hasta media hora y en bici me hago 10 minutos, me ahorro 20. Al principio me hacía para irme a las Lomas dos horas y ahora me hago hora y media, hora y veinte. [De no usar la bici] tendría que tomar el micro, el metro y luego otro micro, son 3 veces, o sea son 6 en el día. De mi casa tendría que tomar un micro para llegar aquí [metro Pantitlán], de aquí me voy hasta [el metro] Observatorio y de allí me voy en otro micro [...] (Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Iztacalco).

Pues siento que es más económico y práctico porque a veces cuando hay tráfico llegas mucho más rápido en bicicleta que en auto [...] [me ahorro] \$5 de venida y \$5 de ida, por cada uno (su esposo y su cuñado). A Natalia (su hija) todavía no le cobran porque está muy pequeña (Entrevista Marlene, 20 años, San Juan de Aragón, GAM).

Lo que es particularmente importante en el contexto de la ciudad de México es que el coche no es siempre la primera opción de las mujeres en el cumplimiento de las responsabilidades de la vida cotidiana. La entrevista realizada por Pérez (2011)⁹⁹ y las entrevistas realizadas en esta investigación, confirman este argumento:

Mi recorrido en bicicleta inicia antes de las ocho de la mañana. Salgo corriendo de la casa, pasó a dejar a mi hijo de seis años a la escuela y me regreso. Dejo mi bicicleta y voy a dejar a mi hija de un año y medio a la guardería. A mi hijo lo empecé a llevar cuando iba en segundo de kínder, tenía tres años. Adapté al cuadro un asiento de un triciclo. Él iba en su asientito, como yo, en la misma posición. En frente, le puse dos cuerditas para que pusiera sus pies y no anduvieran colgando o rozando la llanta. [...] A mi hija aún no la transporto en bicicleta porque es muy pequeña; ella necesita un asiento que vaya atrás sobre una parrilla. Yo sé que quedan bien puestos, pero me da un poco de temor porque no la iría viendo. A mi hijo, al llevarlo en frente, lo voy prácticamente abrazando. Después de recoger a mis hijos voy por mi mandado. Si yo fuera caminando, me tardaría muchísimo. En la bicicleta me ahorro mucho tiempo. [...] Si voy a la carnicería, voy en bicicleta; si voy por tortillas, voy en bicicleta. [...] (Entrevista a Fabiola Juárez, 26 años. Pérez, 2011: 119).

⁹⁹ Pérez (2011) reúne las experiencias de hombres y mujeres de diferentes edades que utilizan la bicicleta en la ciudad de México como medio de transporte. No es un trabajo enfocado en las mujeres pero testimonios como el que se presenta en este apartado, resultan importantes para el análisis de la movilidad de las mujeres.

4.4.3 Efecto de los espacios en la experiencia de andar en bicicleta de las mujeres

En esta sección se consideraron variables como la distancia recorrida en bicicleta, la infraestructura (ciclovías y biciestacionamientos) y las condiciones de la superficie.

a) Distancia

Todos los viajes realizados en bicicleta por las entrevistadas se realizan dentro de la colonia o delegación, ya sea para acceder a lugares (la tienda, la panadería, la tortillería, la lechería, el mercado, la escuela, las estaciones de los sistemas de transporte público, el deportivo, etc.), actividades (la escuela de los hijos y el trabajo) o visitar a los familiares y amigos. Los viajes, no se realizan en períodos de tiempo prolongados sino en pequeños lapsos a lo largo del día, al utilizar la bicicleta como transporte, las mujeres logran maximizar el recurso tiempo y aprovecharlo en otras actividades:

La manejo aquí en la Delegación Azcapotzalco, lo más lejos que la he usado es a la [sede de la] delegación. La agarro todo el día, voy aquí a la tienda, voy al pan, voy así [...] la agarro en ratitos (Entrevista Concepción, 48 años, Pueblo San Andrés, Azcapotzalco).

Recorro diariamente 2 horas en bicicleta. La ocupo todos los días, nada más la ocupo por decir [...] cuando vengo a dejar a mis hijas a la escuela [...] voy a mi mandado y regreso [...] cuando no la tengo es un sábado o un domingo porque se la lleva él (su esposo) al campo (Entrevista Isabel, 28 años, San Andrés Mixquic, Tláhuac).

Uso la bicicleta solamente para hacer recorridos al interior de Mixquic o cuando voy a Valle de Chalco que es de vez en cuando (Isabel, 28 años, San Andrés Mixquic, Tláhuac).

La más larga que he hecho es aquí a [...] Montevideo (en la misma Delegación), he ido a pagar el agua hasta allá [...] porque de ahí en fuera, de aquí de Pedro Negrete a la Secundaria 12 (calle 5 de febrero, GAM) y de ahí a unas 3 o 4 calles (calle Anastasio Bustamante), de ahí a la leche, al mercado [...]. Se podría decir que hago como media hora o cuarenta minutos [al día en bici] (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

Me muevo más en bici en mi colonia o por la zona y cuando tengo tiempo libre voy a Ciudad Deportiva [Delegación Iztacalco] y me doy mis vueltas (Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Iztacalco).

En tiempo pues yo recorro lo más necesario que es nada más mi delegación, la Delegación Azcapotzalco, si hay que ir a pagar el gas pues media hora, eso de ida y vuelta, si hay que ir por la niña, la escuela está cerca de mi casa pero en la bicicleta pues se agiliza más el tiempo, entonces recorremos como 10 minutos [...] (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Azcapotzalco).

No la uso diariamente. La uso para ir al centro comercial, al mercado o para visitar a mi familia y la de mi pareja. De mi casa (San Juan de Aragón) a Martín Carrera hago como 20 minutos [...] [al mercado] como a 5 o 10 minutos (Entrevista Marlene, 20 años, San Juan de Aragón, GAM).

Fernanda, la única de las mujeres entrevistadas que utiliza Ecobici, menciona que una de las ventajas de vivir en la Condesa (Delegación Cuauhtémoc) es que tiene todo cerca (su familia, el trabajo, los amigos, la escuela de su hijo, etc.) lo que le facilita caminar o usar la bicicleta:

Bueno, yo camino mucho pero [...] depende de la prisa que tenga, si tengo prisa, normalmente uso la bici, cuando no, camino, pero hay como trayectos que suelo hacerlos siempre en la bici [...] es como la misma zona, o sea siempre circulo entre la Condesa y la Roma, porque, o sea mi trabajo, y la escuela de mi hijo, y mis amigos, y mi familia todo está más o menos cerca, entonces tengo esa ventaja, la verdad [...] (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

Los recorridos más largos que ha hecho han sido al Zócalo o a Polanco pero siempre se asegura de no acudir a lugares donde no tenga acceso al sistema:

Pues los recorridos más largos son normalmente como de la Condesa hacia el centro, el Zócalo, o de la Condesa a Polanco, la uso diario, es raro el día que no la uso, pero normalmente son recorridos cortos [...] no voy a lugares donde no hay Ecobici, y no me aventuro a zonas donde no hay manera de pasar por calles seguras [...] (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

En el caso de Isabel, el centro de Mixquic, donde se ubica la escuela de sus hijas y donde suele hacer sus compras, se encuentra a kilómetro y medio de su casa, así que prefiere usar la bicicleta para desplazarse:

[Uso la bicicleta] porque a mí se me hace más fácil andar en bicicleta que venir caminando hasta el pueblo [...] caminando es kilómetro y medio, pero en bicicleta es menos por lo rápido que va uno y caminando va uno más despacio (Entrevista Isabel, 28 años, San Andrés Mixquic, Tláhuac).

Sandra es la única entrevistada que ha hecho recorridos largos en bicicleta como actividad deportiva y recreativa:

Creo que el mejor sinónimo de la bicicleta es la libertad, te da mucha libertad, antes de irme a la ruta¹⁰⁰, pues había hecho cosas que creía que eran demasiado, 200 km habían sido como el máximo en un día y creo que parte del que haya agarrado la bicicleta de alguna manera, ha sido por esa cuestión de libertad, para mí la bicicleta es sinónimo de libertad y te permite llegar a lugares donde no te lo imaginas, es sorprendente cuando volteas y dices: ¡wao llegué de aquí allá! (Entrevista Sandra, 29 años, Carretera Picacho-Ajusco, Tlalpan).

Cuando la distancia es menor a 5 km, Sandra prefiere caminar:

Para mí la bicicleta es como sinónimo de distancias como de 5 [km] para arriba, no me gusta como un lugar cortito, a menos que tenga que hacer algo muy rápido y que no me pueda ir caminando o no me pueda ir de otro modo es como me la llevo, pero si es menos de 5 km prefiero no llevarme la bici (Entrevista Sandra, 29 años, Carretera Picacho-Ajusco, Tlalpan).

b) Ciclovías

Las ciclovías son la infraestructura que la mayoría de las entrevistadas mencionan haber utilizado alguna vez, sin embargo, éstas presentan ciertas problemáticas (no las respetan los coches y las motos, les hace falta vigilancia, no les dan mantenimiento, o no hay ciclovías al interior de la colonia o delegación) que hacen que decidan no utilizarlas:

Si la he llegado a usar pero desgraciadamente los conductores automovilísticos no respetan lo que es para bicicletas [...] en las pistas que están [hechas] para bicicletas se estacionan coches, se estacionan motos o simplemente pasan, no hay ese respeto que nosotros los ciclistas queremos que haya para que tengamos un transitar más rápido y más cómodo y sin molestar también a los automovilistas [...] (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Azcapotzalco).

Me he ido por la ciclovía y se meten los coches [...] hay una ciclovía aquí (se refiere a la ciclovía de Azcapotzalco)[...] cuando la inauguraron yo iba, iba a San Martín, a Azcapotzalco, usando esa vía, pero en medio había camiones estorbando [...] y luego se suben los coches [...] porque como veían [...] que ahí no había coches [...] ellos para atravesar y evitarse el tráfico se metían y nos estorban (Entrevista Concepción, 48 años, Pueblo San Andrés, Azcapotzalco).

¹⁰⁰ La Ruta Chichimeca es una ruta para recorrer en bicicleta nuestro país, uniendo el norte con el sur. Nació con el sueño de poder recorrer y conocer la riqueza natural, cultural e histórica de nuestro país con la fuerza de las piernas. Fuente: <http://www.rutachichimeca.org/rtch.html>.

[Pienso que las Ciclovías] en parte están bien, pero yo siento que debería haber más vigilancia, porque luego no las respetan, que meten la mitad de un carro por allí o que se cuele también una moto, y estas ahí de "con permiso" o ya con el claxon [...] (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

A mí en lo personal no me gusta la ciclovía, podría decirte que es la parte más insegura en la que he rodado y he rodado en todo el país [...] los peatones piensan que es una extensión de la banqueta porque se ponen a caminar por ahí y los automovilistas piensan que es un estacionamiento para ellos, porque no hay día que haya circulado por allí que no haya un carro estorbando, esa es la de Reforma y [también] la que está en [...] Izazaga [...] (Entrevista Sandra, 29 años, Carretera Picacho-Ajusco, Tlalpan).

Aunque existen ciclovías en buenas condiciones, hay otras a las que hace falta darles mantenimiento o es necesario reconstruir porque ya resultan insuficientes para la cantidad de ciclistas que circulan en ellas o simplemente, no están bien diseñadas:

Hay muchas ciclovías que las mantienen muy bien, que las cuidan bien, que está bien el asfalto, que está bien la delimitación y que en general están libres, pero hay otras como la de Avenida Chapultepec que casi siempre está bloqueada [...] hay partes donde está hecho mierda el pavimento, entonces no funcionan [...] (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

Hay ciertas zonas de la ciudad en donde cada vez se utiliza más la bicicleta, una de ellas es Reforma, pero la ciclovía parece ser insuficiente. Yo creo que pronto va a ser insuficiente [...] yo normalmente no voy a horas pico porque yo voy a tiendas y a negocios en el centro que no abren antes de las 11, entonces [...] no me toca tan cargada en general, pero hay veces que si hay bastante circulación, y yo creo que pronto va a necesitar ser mucho más ancha o por lo menos que haya más alternativas viables [...] (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

Ahora se supone, que en una ciclovía urbana, porque además soy Arquitecta, se supone que debería haber una diferencia de niveles, por una cuestión de seguridad así como las banquetas, se supone que tendría que haber un nivel para peatones, otro para ciclovías, pero yo creo que eso ya para México es pedir demasiado [...] (Comentario de Fernanda fuera de la entrevista).

Las entrevistadas mencionan no usar las ciclovías comúnmente porque la mayoría de sus viajes son al interior de su colonia o delegación y éstas no cuentan con ese tipo de infraestructura:

Aquí tenemos una ciclovía pero está alejada de nuestro entorno de movimiento, entonces, no la podemos usar. La ciclovía queda aquí como a 1 km o 1km y medio y mi forma de usar la bicicleta esta fuera de esa ciclista [...] (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Azcapotzalco).

[Generalmente no las uso porque] por aquí no hay [...] a menos que vaya al centro o algún lado donde haya ciclovías las uso (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

Pues creo que son muy escasas, que hacen falta más [...] por ejemplo la de Durango está muy buena, pero sólo hay de ida, entonces lo que pasa mucho es que muchos usamos de ida y de vuelta la misma, porque no hay manera de volver [...] [además] hay muchas zonas donde realmente llegar sin ciclovía es muy arriesgado [...] (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

Fernanda explica que existen otras cosas que es necesario mejorar en la ciudad además de las ciclovías:

Creo que hacen falta más cosas que las ciclovías [...] que la luz de la ciudad sea correcta, si te fijas, siempre hay muchas lámparas fundidas, y en la Condesa y la Roma particularmente hay muchísimas calles que no tienen iluminación [...] la luz de la bici es muy insuficiente como para alumbrarte bien, y además el asfalto está [...] lleno de baches [...] y circular en la bici llega a ser arriesgado, yo creo que eso es una de las cosas [...] (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

c) Disponibilidad de estacionamientos para bicicletas

La ciudad no dispone de muchos estacionamientos para bicicletas, varias de las entrevistadas tienen que dejar su bicicleta amarradas a barandales o postes, en el mejor de los casos, otras, las colocan afuera de los negocios que frecuentan y de repente se asoman para asegurarse de que aún estén ahí.

La recepcionista del consultorio de la Dra. Dora María, en San Andrés Mixquic (Tláhuac), al preguntarle por qué no se colocan lugares para estacionar las bicicletas en la zona, comenta que en un pueblo como ese no se acostumbra, que no es como en la ciudad en donde la gente les puede poner hasta candado (Notas de la Entrevista Dora María, San Andrés Mixquic, Tláhuac). Al respecto Isabel comenta:

[Cuando voy al mercado] La dejo nada más a la vigilancia, tampoco la puedo dejar una cuadra antes, ¿verdad? Si voy al mandado la dejo allí cerquita de la tienda o la dejo en la esquina y en lo que estoy pidiendo me estoy asomando de mi bicicleta (Entrevista Isabel, 28 años, San Andrés Mixquic, Tláhuac).

Esto no solo ocurre en Mixquic, Mariana suele dejar su bicicleta amarrada en el barandal frente a la escuela de su hija ya que no existe un lugar especial para dejarla:

Pues cuando voy a dejar a mi hija la pongo [...] pues ya ves que en las escuelas hay como de esas rejas grandes, ahí la encadeno ya sea de aquí (señala el cuadro) o del volante, normalmente la amarro de aquí de en medio (señala el cuadro, muy cerca de los pedales), hay veces que también cuando no hay mucho espacio la encadeno de las llantas, que abarque todo esto (señala la llanta trasera junto a los pedales) (Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

En su casa, Mariana estaciona su bicicleta en el pasillo, vive en un edificio y éste no cuenta con estacionamiento para bicicletas:

Vivo en el primer piso de un edificio, no me cuesta trabajo bajarla, sólo son 10 escalones (Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

En el caso de Marlene, la unidad en la que vive tampoco cuenta con estacionamiento para bicicletas así que la guarda dentro de su departamento:

Vivo en un departamento en un tercer piso, por eso yo no puedo usar la bici entre semana porque tendría que bajarla tres pisos [y además cargar a mi hija] y si se me dificulta (Entrevista Marlene, 20 años, San Juan de Aragón, GAM).

Si sale a casa de sus familiares o de su pareja, la estaciona al interior de la casa. Cuando acude al centro comercial de la Av. Eduardo Molina busca un poste para estacionarla ya que el negocio no cuenta con biciestacionamiento:

Cuando vamos al centro comercial como no hay lugares donde se puedan estacionar las bicicletas buscamos algún poste o algún lugar donde se puedan amarrar que este a la vista [...] para que no se las roben [...] pero normalmente cuando salimos la dejamos en casa de su abuelito (de Bruno, su esposo) o en casa de nosotros (la de sus abuelitos, Antonio Neri) (Entrevista Marlene, 20 años, San Juan de Aragón, GAM).

Marlene explica que cuando va al tianguis que se pone cerca de su casa le es incómodo trasladarse en bicicleta ya que no existe un lugar seguro donde dejarla, de existir, no tendría inconveniente en estacionarla ahí:

[He usado la bicicleta de mi casa al tianguis que se pone los sábados] pero es como muy estorbosa porque tienes que pasar entre los puestos y la gente y mientras hago las

compras [la] voy jalando [...] [hay un biciestacionamiento] cerca del metrobús que esta sobre Eduardo Molina [...] pero no le da confianza a Bruno (su pareja) porque hay muchos vaguillos jugando frontón y le da miedo que se la vayan a robar [...] [así que prefiero irme] en metrobús, porque es más cómodo (Entrevista Marlene, 20 años, San Juan de Aragón, GAM).

Sólo Miriam menciona que suele estacionar su bicicleta en uno de los estacionamientos para bicicletas del metro, pero aunque nunca se la han robado, ya resulta insuficiente y le hace falta mantenimiento. Sin embargo, a pesar de usar este medio de transporte todos los días para dirigirse a su trabajo, desconocía la existencia de un nuevo estacionamiento masivo en la salida de la Línea 1:

[El biciestacionamiento del metro Pantitlán, Línea 9] está bien [aunque] deberían de arreglarlo un poco, darle mantenimiento, pintarlo, ¿no?, me refiero a eso, hacerlo un mejor espacio para las bicicletas, pero me parece bien porque nadie se las roba, la dejo desde la mañana hasta la noche y nadie me la ha robado [...] entre más temprano llegues alcanzas más lugar, ya tarde ya no, ya todo está abarrotado [...] no sabía que existía un biciestacionamiento masivo en la salida de la Línea 1 (Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Iztacalco).

Fernanda utiliza Ecobici, considera que es un sistema práctico porque cuenta con cicloestaciones especiales que le ahorran el tener que estar cuidando o buscando donde estacionar su bicicleta:

Yo no tengo una bicicleta propia, no tengo espacio donde guardarla [...], cargo la de mi hijo y ya bastante espacio ocupa la de mi hijo y pesa mucho como para tener otra [...] [Mi novio me ha dicho] muchas veces [que me compre una bicicleta] pero para mí es un problema [...] hay que estarla cuidando, hay muchísimo robo de bicis en México, es increíble, y sobre todo en las zonas donde más circulación hay y donde tu creerías que hay seguridad como el 222, ahí se roban cualquier cantidad de bicis, entonces, la verdad, como estarla cuidando es una cosa que me da flojera, y luego además no tengo espacio y la verdad que subirla [...] adentro en el edificio, en el vestíbulo encadenada, ¡ya se robaron una vez una bicicleta!, entonces tendría que guardarla en mi departamento y eso sería subirla dos pisos por la escalera cargando y encima encontrarle un espacio adentro de mi casa [...](Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

d) Tipo de superficie

Las entrevistadas muestran preferencia por los terrenos planos. Las pendientes no son un inconveniente para andar en bicicleta aunque se reconoce que sólo un ciclista experimentado podría subirlas. Más importante que las pendientes es la calidad del pavimento ya que la

mayoría de las calles de la ciudad están llenas de baches y no cuentan con buena iluminación:

No importa que tengan pendientes pero por ejemplo cuando hay tierra, por ejemplo ahorita que están haciendo el metrobús en San Juan de Aragón pues si te derrapas en la bicicleta, o sea si está un poquito más complicado (Entrevista Marlene, 20 años, San Juan de Aragón, GAM).

Prefiero superficies planas, a las pendientes les tengo miedo porque no me considero una ciclista avanzada, porque siento que no sabría afinar [se refiere a usar las velocidades] todavía no llego a ese límite [...] los baches son el único inconveniente [...] (Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Iztacalco).

Me gusta la superficie plana pero ya ves que es muy raro en estos tiempos encontrar una calle sin baches, una avenida sin baches, al menos está bici tiene buenos amortiguadores y también el asiento tiene buenos [resortes] y no hay tanto inconveniente de que lastime o algo, pero normalmente los baches los trato de esquivar porque ya ves que hay unos que están muy profundos y se te va la bici, o no llegas a subir y se te va la bici [...] (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

Para mí las pendientes y eso es algo que la gente puede resolver, o sea, yo no tengo la condición pero habrá quien sí, yo creo que el problema más grave es [...] la falta iluminación y además [que] el asfalto esta hecho una mierda, porque si para los coches es un problema, para los ciclistas peor, porque si tú te caes en un hoyo (automovilista) puedes poncharte una llanta pero como ciclista te caes tú [...] yo evito circular por esas calles que están hechas mierda [...] (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc)

[...] Pues aquí como es el DF, pues casi todo es plano [...] lo que sí es que hay muchos baches, nuestro gobierno no se pone las pilas o será que ellos no viven en las áreas urbanas donde nosotros [vivimos], la gente que necesitamos de calles bien arregladas, no las hay, hay muchos baches, y en la noche si es medio difícil andar en bicicleta porque simplemente [una lámpara de bicicleta] no ilumina toda la superficie [...] y a veces si hay muchos baches [...] (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Azcapotzalco).

4.4.4 La bicicleta y la vida cotidiana de las mujeres

Para la mayoría de las mujeres entrevistadas, la bicicleta forma parte de su vida cotidiana, les permite acceder a lugares situados en distancias cortas, actividades o visitar a los familiares y amigos.

a) *Frecuencia y motivos por los que se utiliza la bicicleta como medio de transporte*

Marlene es la única que menciona utilizar la bicicleta sólo los fines de semana o cuando tiene que hacer algunas compras en el súper entre semana, pero la mayoría de las veces, lo hace acompañada de su pareja o su cuñado:

La utilizamos los fines de semana o si vamos a ir al centro comercial, por ejemplo en la noche, pues la ocupamos para eso, la dejamos afuera y hacemos las compras porque nos queda cerca, bueno, relativamente. Casi no la uso entre semana, porque como estoy sola, no puedo llevar a Natalia atrás, a menos que vaya ir al centro comercial con Bruno (su pareja), porque si estoy sola pues no salgo, bueno, en bici (Entrevista Marlene, 20 años, San Juan de Aragón, GAM).

Las demás entrevistadas, con excepción de Isabel que la utiliza sólo entre semana, la ocupan todos los días:

[Uso la bici] para todo, para recorrer una distancia, para irme a una fiesta, para irme a un mandado, a cualquier cosa, por ejemplo si tengo que ir de aquí a la otra colonia, la uso, al mercado, al súper o así, me llevó mi bici (Entrevista Concepción, 48 años, Pueblo San Andrés, Azcapotzalco).

Dora María todos los días sale de su casa y se desplaza a su consultorio (en San Andrés Mixquic, Tláhuac) en su bicicleta de 6:00 a 6:30 am. Todos sus viajes al interior de Mixquic o a poblados cercanos como Tetelco (Tláhuac) los realiza en bicicleta, entre esos viajes se encuentran la visita a su esposo en Los Reyes (Tláhuac), a quién le lleva de comer todos los días. Ella se desplaza en bicicleta por diversos motivos: la compra de alimentos, el traslado de suministros para el consultorio (algodón, gasas, etc.), ir a la tintorería, tortillería, etc. (Entrevista Dora María, 47 años, San Andrés Mixquic, Tláhuac).

Uso la bicicleta para hacer el mandado, ir a dejar los almuerzos al campo [...] La ocupo todos los días, nada más la ocupo por decir [...] cuando vengo a dejar a mis hijas a la escuela, las vengo a dejar, voy a mi mandado y regreso, esto es cuando tengo la bicicleta, cuando no la tengo es un sábado o un domingo porque se la lleva el (su esposo) al campo pero entre semana si la ando trayendo yo (Entrevista Isabel, San Andrés Mixquic, Tláhuac).

[Me levanto a las] cuatro y media porque es a la hora que mi esposo se va a trabajar, y ya desde que se va pues ya no concilio el sueño. Ya nada más a las 5, levanto a mi niña, le doy su medicamento y ya se duerme ella otro ratito y en lo que ellos se duermen yo tiendo mi cama y doblo ropa o lavo ropa, cositas que haya dejado, o barro, me pongo a trapear, doblo ropa de igual manera, lavo trastes, y pues están dormidos todavía mis hijos, ya de ahí dan las 5:30, ya levanto a mi niña, ya se arregla, se alista, a las 6:00 le doy de desayunar, de ahí ya ella desayuna, vemos un ratito la tele o platicamos y ya de allí a las 6:30 salimos, la llevo en la bici a la secundaria [...] de ahí llego enlisto a mi niño, lo dejo en la primaria, de allí los lunes y jueves paso por la leche y ya de ahí otra vez a mi casa [...] a

la tienda [no la saco mucho] porque es más lo que cargo, que lo que nada más doy la vuelta. De repente [uso la bicicleta los fines de semana], que mis niños quieren ir con su abuelita y pues ya los llevo [...] (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

Me levanto, me preparo para el trabajo, guardo mis cosas, mi uniforme, me alisto y saco mi bicicleta, ya nada más checo que estén bien las llantas sobretodo y que este bien mi cadena [...]. Salgo de mi casa a las 5:20 o 5:30 am, de ahí me vengo por la Panti (Avenida Pantitlán), de preferencia porque casi no hay muchos coches, me vengo y la dejo aquí (en el biciestacionamiento de Pantitlán, salida Línea 9) [...] antes de que me vaya, yo le aseguro bien el candado, la dejo y me voy por el metro, de ahí me voy a Observatorio, de ahí me voy en mi combi y llego a mi trabajo, tengo que estar a las 7:00 am. Salgo a las 4:00 [pm], 3:00 [pm] a veces, me vengo en micro, metro y agarro mi bici. Cuando puedo, me doy vueltas, me desestreso porque luego también el trabajo es estresante [...] mis días libres también la ocupo unas 2 horas [...] (Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Iztacalco).

Voy todos los días al trabajo en la bici o a recoger a mi hijo en la bici, o sea, voy a la escuela por él en la bici pero regresamos en el trole, dejo la bici y regresamos caminando o en trole o en aventón, porque no puedo volver con él en bici, eso es todo lo que hago por decir [...] normalmente al súper voy caminado porque es mucho más cerca, pero si son como más de 5 o 6 cuadras ya uso la bici, a menos que tenga mucha prisa entonces si puedo usar para esa distancia, un aventón (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc)

Mi uso normal es lo mismo que cualquier mujer, yo pienso, que está al pendiente de su familia, tempranito pues levantarte, preparar a la pequeña que se va a la escuela, cumplir con ella, regresar, mandar a trabajar al esposo, apoyar en este caso a mi hijo que ya trabaja, hacer desayunos, ver que necesidades va a tener mi trabajo, que es mi negocio, también las necesidades de mi casa, que voy a hacer de comer [...] y pues mi bicicleta pues me sirve para ir a las tortillas, ir al mercado, pasar a dejar a la hija, checar mi negocio, hacer mis pagos, que depósitos, y todo eso [...] entonces, mi instrumento de trabajo es mi bicicleta (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Azcapotzalco).

b) El papel de los hijos pequeños en la decisión de usar la bicicleta como medio de transporte

Para algunas mujeres el hecho de contar con hijos pequeños no es un impedimento para usar la bicicleta siempre y cuando se maneje con precaución:

En el día me traigo a las dos en la bicicleta pero en la noche ya nos tenemos que ir caminando porque como ya es noche corremos más peligro y nos podemos caer [...] algún loco que pase de repente nos podemos caer. Los autos son un peligro para la bicicleta y más llevando niños (Entrevista Isabel, 28 años, San Andrés Mixquic, Tláhuac).

En el caso de Marlene, es su pareja quién suele transportar a su hija en la bicicleta, a ella le da miedo hacerlo porque siente que el peso de la niña podría tirarlas:

Tenía como un año, [mi pareja] la sentaba en el manubrio y ella se agarraba de los puños [...] ahora la bici [de mi pareja] tiene un asiento especial atrás que le regalo su abuelita [paterna] [...] cuando vengo a visitar a mi abuelita él se la trae atrás y yo me traigo la bici sola [...] [Natalia] a veces se asoma para ver hacia adelante, entonces se carga el peso y yo no la aguanto. Siento que me puedo caer con ella, me puede tirar su mismo peso [...] (Entrevista Marlene, 20 años, San Juan de Aragón, GAM).

Mariana recuerda que su primer acercamiento con la bicicleta lo tuvo con su mamá:

[Mi mamá me llevaba en su bici] como ella vendía Avon (una marca de cosméticos) iba por su pedido o traía y así, en ocasiones también ella vendía Yakult y yo me iba con ella, yo me iba en una canastita y así íbamos a dejar el pedido pero bueno [...] pues también estaba bien chiquita yo [...] (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

Fernanda es el caso opuesto, por seguridad, ella nunca utilizaría la bicicleta para trasladar a su hijo:

La principal cosa que a mí me hizo retrasar un poco a no sacar [la tarjeta de Ecobici] inmediatamente cuando salió es que mi hijo era pequeño en ese momento y yo tenía que trasladarme con él casi siempre, y las Ecobicis no tienen un espacio para poner a los niños, o sea, no existen Ecobicis con sillita para niños, entonces yo no las usaba mucho por eso, además, normalmente circulaba con él, y con él no circulo en bici, o sea, con él a veces vamos de paseo en bici, pero con el no circulo en la bici, en la calle no circulamos en la calle con su bici, porque a mí no me parece seguro (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

Otras mujeres como María del Rocío no tienen inconveniente en que sus hijos se trasladen solos en bicicleta:

Tengo 4 hijos, 3 mujeres y 1 varón. Todos tenemos bicicleta. La usan como yo. Mi hija [...] ella tiene 10 años, usa su minibicicleta, está capacitándose, ya ella se transporta en su bicicleta desde su escuela a su casa y también de la casa a la escuela. Tengo mis otras dos jovencitas, una de ellas se va aquí al Poli, al Politécnico, se va en bicicleta, mi joven también se iba en bicicleta hasta Ciudad Universitaria, el sí es un poco más rudo, más aguantador [...] (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Azcapotzalco).

4.4.5 Influencia de la tecnología en la decisión de usar la bicicleta como transporte

Sólo una de las entrevistadas, Miriam, mencionó utilizar internet (google) en ocasiones, para darse cuenta de la cantidad de tráfico que hay en las vías que piensa utilizar y elegir la ruta menos transitada. Cuando le toca salir tarde del trabajo, se mantiene en comunicación con sus padres a través del manos libres¹⁰¹ de su celular:

[...] Luego rolo turnos y entro de 1:30 [pm] a 10:00 [pm], aun así me regreso en bici a mi casa aunque en la noche si me da miedo [...] [a mis papás les da miedo que use la bici en la noche] pero sigo en comunicación, mucha, si es preferible vengo hablando con ellos con el manos libres en el camino, cualquier cosa yo les aviso (Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Iztacalco).

Fernanda que utiliza Ecobici, un sistema automatizado, que permite a los usuarios, acceder a las bicicletas en las cicloestaciones diseñadas para ello, mediante el uso de una tarjeta, comenta que es un sistema muy sencillo y fácil de entender y nunca le ha ocasionado problemas.

4.4.6 Efectos del día, la noche y las condiciones climáticas en el uso de la bicicleta

a) Influencia del día y la noche (luz y oscuridad) en la decisión de usar la bicicleta como medio de transporte

Para Concepción y Marlene el día o la noche no interfieren en su decisión de usar la bicicleta:

[Uso la bicicleta] Cualquier día, a cualquier hora, en la noche también ando, iba por mi hijo a la secundaria diario, diario, en la bici, el caminaba (risas) y yo me venía en mi bici (Entrevista Concepción, 48 años, Pueblo San Andrés, Azcapotzalco).

[Viajo] a todas horas [...] Yo siento que es igual, porque como voy por calles transitadas, a lo mejor por eso siento que es igual, ¿no?, pero yo siento que no hay mucha diferencia [...] (Entrevista Marlene, 20 años, San Juan de Aragón, GAM).

¹⁰¹ Dispositivo que se utiliza para poder hablar por teléfono sin necesidad de usar las manos ni sostener los aparatos junto a la cabeza.

Mariana, Miriam, María del Rocío y Fernanda, muestran preferencia por la mañana, consideran que de noche es más inseguro (hay más autos, más tráfico, menos visibilidad, más probabilidad de ser asaltadas):

Nada más que lo que si no me gusta es la hora de la salida de mi hijo, sale a las 2, porque hay demasiado tránsito [...] y es más peligroso porque ya ves que hay muchos que llevan prisa, que tienen que llegar al trabajo, de igual manera por los niños, los hijos, la escuela [...] y como que se avientan más, y en la mañana pues no es tanto porque no hay tanto carro y de una u otra manera te dan el paso o se pasa la gente y pues ya ahí también nos dan chance de ir, pero en la tarde si de plano no respetan, hay veces que no respetan ni el semáforo que está aquí en la delegación [...] Y en la noche [es más tranquilo] [...] porque ya no encuentras tan habitado se podría decir [...] (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

Prefiero viajar de día en bicicleta y si hay una urgencia como ir a traer un medicamento a la farmacia, no sé, ir por mi hija a esperarla al metro o algo así, usar la bicicleta de noche, pero [prefiero de día], en la noche se pone muy riesgoso para nosotros los ciclistas, si de día es riesgoso [...] (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Azcapotzalco).

[Yo la verdad] es que, cuando circulo en la bici no lo hago muy tarde a menos que sea en esta zona y generalmente acompañada, si me da mucho miedo circular en la bici, no traigo cosas llamativas, ni traigo nunca computadora, ni cosas parecidas cargando, no siento que traiga nada que valga la pena (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

A lo anterior, Fernanda agrega que las condiciones del pavimento aumentan la inseguridad:

Lo de la noche es lo mismo que te decía, el asfalto, la seguridad con los coches, y a veces las luces no funcionan bien [las de las Ecobicis] y además eso no hay buena iluminación y no hay buen asfalto (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

Sólo Miriam alude a su condición de mujer como elemento que incrementa la inseguridad durante la noche:

Trabajo en un centro comercial, en el de las Lomas, entro de 7:00 [am] a 4:00 [pm], luego rolo turnos y entro de 1:30 [pm] a 10:00 [pm], aun así me regreso en bici a mi casa aunque en la noche si me da miedo, ahorita no, es más temprano, me da miedo porque luego te roban [la bici] o luego encuentras hombres y que tal que te quieran hacer algo, uno más que nada que es mujer [...] Prefiero usarla en la mañana porque hay menos gente y te da más libertad de andar. En la tarde hay mucha gente, mucho tráfico, más estrés porque quieren llegar [...] y en la mañana no, te vas más cómoda (Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Iztacalco).

b) Influencia de la lluvia y el frío en la decisión de usar la bicicleta como transporte

Para Miriam y María del Rocío la lluvia no es un factor que limite el uso de la bicicleta porque las distancias que suelen recorrer son cortas:

Aunque este lloviendo la uso, nada más que tengo mucha más precaución. [Para protegerme de la lluvia uso] impermeable, porque como [la bici] no tiene salpicaderas todo te cae, cuando es temporada de lluvias siempre lo traigo cargando [...] al principio [era incómodo] pero ya después te acostumbras [...] el impermeable es completo, largo, con gorro (Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Iztacalco).

Mis distancias a recorrer son cortas, entonces procuramos que si va a llover, pues te mojas tantito, llegas un poco mojado, pero pues hiciste tu labor [...] hay veces que la bicicleta se queda en casa cuando está lloviendo muy fuerte o el clima no nos permite salir [...] (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Azcapotzalco).

Fernanda, puede manejar bajo la lluvia, siempre y cuando no llueva mucho, es por eso que se le hace práctico usar Ecobici, si llueve, simplemente entrega su bicicleta en la cicloestación más cercana y cambia de transporte:

Yo la uso si no llueve mucho, porque si llueve mucho, me empapo obviamente, aunque uses salpicaderas, se tapan, y además la ciudad luego se súper inunda, y ya me ha tocado, que me agarre una súper lluvia y se inunda todo y terminas hecho una sopa [...] también por eso prefiero usar la Ecobici porque me da la alternativa de cambiar de transporte en caso de que lo necesite (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

Para Concepción, manejar con lluvia puede ser peligroso:

Se te puede derrapar [la bicicleta], no te agarran bien los frenos, el sol no importa, pero la lluvia si, te derrapas (Entrevista Concepción, 48 años, Pueblo San Andrés, Azcapotzalco).

Mariana nunca ha manejado bajo la lluvia, comenta que ella no tendría problema en hacerlo siempre y cuando se trate de una distancia corta y viaje sin sus hijos:

Pues en las lluvias, fíjate que no me ha tocado [...] [si está lloviendo la sacaría] si voy a un lugar cerca, porque si voy más lejos, si voy sola sí, pero si voy con mis niños, no, de plano no la saco, ya sea que me los lleve en un taxi o espero a que llegue mi esposo por nosotros porque a que arriesgar a los niños si luego son los que más andan con las enfermedades (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

Con el frío no hay ningún problema siempre y cuando se use la ropa adecuada:

[Me ha tocado el frío] en las mañanas pero mi niña ya sea que use su cubrebocas y una bufanda, un gorrito y va pues bien abrigada, al igual yo, eso sí, no me pongo bufanda ni gorro ni nada porque me estorba un poco [...] hay veces que me pongo un suéter con una playera de manga larga supongamos, mi suéter y una chamarra y un pans (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

4.4.7 Los apoyos sociales en la experiencia de andar en bicicleta

a) Compañía en los viajes

Las entrevistadas suelen realizar la mayoría de sus viajes solas:

[Mi esposo casi no toca la bici] porque trabaja, es chofer [...] prácticamente ando sola en la bici... (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM)

Sola, desgraciadamente mi esposo no sabe andar en bicicleta (risas), a mí me gustaría que él como mi pareja que es, me gustaría que saliera en la bicicleta pero a él no le llama la atención y es como dice él, no me animo a andar en bicicleta (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Azcapotzalco).

Solo Fernanda, Marlene y Sandra mencionan viajar acompañadas, aunque también lo han hecho solas:

[Normalmente viajo] con mi novio porque él también se mueve en bici, igual que yo, o sea él tiene bicicletas y además usa Ecobici y usa la bici como su transporte básico (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

[Uso la bicicleta con mi pareja y mi cuñado los fines de semana generalmente] si la he usado sola, pero en la madrugada, entonces [...] creo que es diferente [...] porque ves que casi no hay carros [...] lo único que me daba como pendiente es que los semáforos a esa hora ya ves que no funcionan, nada más era así como que cuidarte y ya (Entrevista Marlene, 20 años, San Juan de Aragón, GAM).

Las primeras veces viaje sola y acompañada [...] tenía un amigo que era mi vecino [...] con el que hice dos o tres viajes en bicicleta muy cortos, en uno íbamos a conseguir chantilly para un pastel que creo que ni encontramos, pero fue una distancia como de 5 km, como de unos 7 km, entre 7 y 10 km y me acuerdo mucho de él [...] (Entrevista Sandra, 29 años, Carretera Picacho-Ajusco, Tlalpan).

b) Acoso por parte de los hombres al manejar la bicicleta

Algunas de ellas, señalan que en ocasiones, cuando van por la calle, se han sentido acosadas por los hombres, y aunque prefieren no hacer caso para evitar problemas, si las hacen sentir incómodas:

Una vez un viejo baboso dijo: "ustedes tienen la culpa que uno les dé una nalgada" y le dije ¿Por qué? Y dijo: "porque andan en bici con pantalones y uno se imagina otra cosa" aparte dijo: "las mujeres antes andaban con falda, ahora ya andan con pantalones" y le dije: "pues a mí el que me toque va a llegar directo y sin escalas hasta donde no, de un cachetadón que le meta". Si, te está diciendo que tu provocas porque andas en pantalón en bici, por la posición o no sé qué, está todo idiota, que piensa en su cabeza no se qué, ¿qué le pasa?!... ahora resulta que no puede salir uno a la calle con bici y con pantalones, ni modo que traigas falda, ¿no?! (Entrevista Concepción, 48 años, Pueblo San Andrés, Azcapotzalco).

Si, de hecho, me incomodan, me da mucho coraje, me da asco, pero como mi esposo también conoce por aquí, pues ya le digo oye amor que crees que por allí así y así, no pues al rato vamos a ver y así, y ya me ven pasar con él ya sea en la bici o caminando y pues ya no me dicen nada, porque te ven sola y allí andan como perros [...] (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

[Los automovilistas] te gritan o te chiflan, te dicen cosas, así de ¡guácala! Y ya para no discutir doy el avión o no les hago caso, o hay veces que si me enoja y le grito [...] pero de ahí en fuera no pasa, porque me terminan aventando peor, pero así que yo me ponga al tú por tú con alguien, nunca, porque siempre las mujeres siempre llevamos las de perder, ponerte al tú por tú con un hombre pues si vas a terminar perdiendo [...] (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

[Me han molestado en la calle] infinidad de veces [...] no les respondo, ¿para qué?, te puedes generar un problema, [solo] los ignoro [...] te dicen de groserías porque ellos quieren pasar y tu estas manejando y bueno, no te voy a decir las groserías pero luego si te dicen cada grosería [...] (Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Iztacalco).

Sí, me sentí más acosada cuando empecé a manejar el auto, cuando yo empecé a manejar el auto si me gritaban muchas majaderías, son muy groseros los hombres y con bicicleta a lo mejor una que otra grosería o peladez pero con [...] una sonrisa y con una [buena actitud] arreglas todo [...] (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Azcapotzalco).

Sí, pero ya tengo la costumbre, ya no les hago caso (Entrevista Marlene, 20 años, San Juan de Aragón, GAM).

c) Apoyo de los grupos de ciclismo urbano

Con respecto a sentirse apoyadas por alguno de los grupos de ciclismo urbano¹⁰², sólo Sandra, mencionó haber rodado con algunos de ellos además de participar en eventos organizados por y para ciclistas, señala

¹⁰² En los últimos años, en la ciudad de México y otras ciudades de América Latina han comenzado a surgir grupos para mujeres. En la ciudad de México los más conocidos son "Mujeres en Bici A.C" e "Insolentes". Estas agrupaciones tienen sedes en otras partes de la república y mantienen relaciones con grupos de mujeres en otros países como Colombia, Ecuador y Chile. El "Día Internacional de la Mujer", 8 de marzo, suelen organizarse para llevar a cabo la "Rodada de altura" con el objetivo de empoderar a la mujer dentro de la sociedad y hacer de la bicicleta un modo de transporte alternativo.

que al principio fue complicado para ella que le dieran permiso de salir en la noche por ser la más pequeña de la familia y además ser mujer:

Para mí la bicicleta empezó más como un asunto deportivo [...] mi primera rodada formal fue hacia Toluca, fue un interestatal [...] era organizada por un grupo de ciclistas y [...] ya de ahí como que di el salto a moverme en la ciudad en bicicleta [...] tenía un amigo que siempre me invitaba a rodar con Bicitekas [...] pero por alguna u otra razón no podía [...] después conocí a otros amigos que rodaban con Bicitekas con los que rodaba a veces los domingos, ellos fueron como que los que me jalaban a salir más en la noche [...] fue como complicado en un inicio porque como soy la más chica pues todos se pararon de pestañas en mi casa: ¡no, como te vas a ir a rodar de noche y tu sola y eres mujer! y blablablá [...] y pues ya me aventé el raund en la casa salí adelante y empecé a ir a rodar en la noche, entonces empecé a conocer gente [...] hasta que conocí a otro amigo que me invitó a rodar con Mujeres en Bici [...] las rodadas con Mujeres en Bici cuando llegué estaban padres porque rodaban más rápido que Bicitekas, había como actividades alternas, conocías gente y pues así poco a poco se fue dando, llegó el hacer un video, el empezar a dar cursos, capacitaciones y pues fue padre toda esa etapa con Mujeres en Bici, hubo de todo [...] [estuve] como dos años, más o menos, no todos los años en tiempo pero en ese lapso, iba y venía porque también tenía que trabajar y hacer otras cosas (Entrevista Sandra, 29 años, Carretera Picacho-Ajusco, Tlalpan).

A la mayoría de las entrevistadas, les gustaría acercarse a los grupos ciclistas pero no disponen de tiempo por las actividades cotidianas que realizan:

El tiempo es el que me falta, más que nada por la tarea de mis niños, que luego les dejan bastante, más en la secundaria, no me doy mucho abasto así para cositas, a lo mucho los fines de semana [...] y eso así dudándolo porque mi esposo trabaja también (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM)

Sí me interesaría formar parte de alguno, pero por cuestión de tiempo no me he acercado, por mi trabajo (Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Iztacalco).

Me gustaría, pero no tengo tiempo, me he enterado por personas o por mi hijo, que el sí forma parte de un grupo de ciclismo, yo no [...] nunca he tenido la oportunidad de salir con ninguno de ellos. Termino tan agobiada del trabajo y tan cansada que ya no me queda tiempo, además pues creo que regresan tarde [...] (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Azcapotzalco).

Sólo Fernanda menciona que nunca le ha llamado la atención formar parte de alguno de los grupos:

Conozco algunos grupos de ciclistas, pero la verdad es que nunca me ha interesado, alguna vez se me ha antojado por ejemplo la que hacen en la noche o en día de muertos, acercarme a alguna cosa así pero como a algún club de ciclistas, no me llama la atención (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

Mariana y Fernanda han sido las únicas que han participado en alguno de los eventos que organiza el gobierno del DF para incentivar el uso de la bicicleta en la ciudad:

Una vez hicieron como un desfile o una marcha también en bici [...] me fui con una de mis primas y una amiga, sí, de esos paseos nocturnos, a uno nada más me ido [...] la verdad no me di cuenta [cuánto tiempo hicimos] pero fueron yo creo que como 2 horas, pero ya ves que cierran calles, avenidas y todo (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

A lo de los domingos [...] (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

d) Apoyo de la familia, amigos o conocidos

La mayoría de las mujeres entrevistadas han recibido apoyo por parte de sus parejas y familiares para usar la bicicleta:

[La familia opina que] me hace bien, y aparte les da gusto porque dicen pues cómo a su edad y anda en bici, soy la única de mis hermanas que anda siempre en bici (Entrevista Concepción, 48 años, Pueblo San Andrés, Azcapotzalco).

Mi esposo fue el que dijo: pues ya te vas a poder mover más rápido en ésta [bicicleta] [...] (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

A [mi novio] le gusta [...] y yo lo disfruto mucho, vamos y venimos por ejemplo al centro a conciertos, a eventos en la bici y nunca tenemos problema para llegar [...]. Mi mamá hace millones de años que ya no [usa la bicicleta], la utilizaba en su juventud [...] intentó volver a usarla con la Ecobici pero ya no, no tiene mucha habilidad, además ella tiene un problema visual, mi papá usa a veces [la Ecobici], a mí por ejemplo, me da miedo que mi papá la use [...] (risas) yo siento que lo van a atropellar, porque siento que no se va a cuidar lo suficiente de los autos, como que no está nada acostumbrado (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

Yo pienso y siento que he sido un ejemplo porque ahí en tu casa no había bicicletas, no había mujeres que salieran a usar la bicicleta, pero desde que yo llegue a esa casa, que es la de mi esposo, yo siempre uso la bicicleta, entonces ya de repente como que ya las niñas, ya todas traen su bicicleta, mis sobrinos los grandes también ya tienen su bicicleta, mis hijos pues ya tienen su bicicleta, entonces yo siento que he sido un ejemplo de que me veo contenta en mi bicicleta que dicen, pues vamos a intentar que se siente [...] (Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Azcapotzalco).

También han recibido comentarios negativos, sobre todo de parte de las mamás o la suegra, a quienes les da miedo que sus hijas anden en la calle en bicicleta entre los autos:

[...] A mi mamá le da mucho miedo, sobre todo en la noche [...] siente que me van a atropellar [los autos] (Entrevista Fernanda, 42 años, La Condesa, Cuauhtémoc).

[...] A mi suegra si como que le da miedo, más que nada por la niña y las avenidas anchas [...] algunos familiares de mi esposo si me han dicho: ¡hay que loca estas!, ¡cómo te atreves a moverte en la bici y a llevar a la niña!, ¡¿a que la arriesgas?! y pues a nada, porque uno con precaución y con cuidado no puede pasar nada, más sin en cambio, si vas loca y todo por lógica pues si hay riesgos [...] (Entrevista Mariana, 20 años, Martín Carrera, GAM).

A mi mamá le da miedo, ella pues no sabe andar en bici y mi papá nada más me dice que me cuide mucho, que sepa andar bien en la bici, que no me aviente y que tenga mucho cuidado con los coches. A mi mamá le da miedo por los coches [...] [estoy] en mucha comunicación [con ellos], si es preferible vengo hablando con ellos con el manos libres en el camino, cualquier cosa yo les aviso (Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Iztacalco).

Conclusiones

Del análisis de las experiencias de movilidad en bicicleta de las nueve mujeres que viven en diferentes zonas de la ciudad de México, utilizando como principal herramienta las “barreras de accesibilidad en la movilidad cotidiana” propuestas por Jirón y Mansilla (2013), se desprenden las siguientes conclusiones:

- Habilidades

Todas las mujeres entrevistadas aprendieron a andar en bicicleta de pequeñas. Las habilidades para pedalear en la calle las fueron adquiriendo con el paso del tiempo, en la práctica. Con excepción de Sandra, quién se ha desempeñado como instructora del grupo Mujeres en Bici, ninguna ha tomado un curso especializado. La mayoría de ellas, con excepción de Marlene, quién se considera ciclista novata (dado que retomó la bicicleta hace poco) y Sandra quién ha viajado en bicicleta por toda la República¹⁰³, se consideran ciclistas intermedias dado que realizan viajes cortos al interior de su colonia o delegación.

Cambiar una llanta o darle mantenimiento a la bicicleta no es una barrera para usarla, la mayoría de las mujeres entrevistadas, saben dónde o a quién pedirle que la repare. En el caso de Fernanda, que usa el sistema Ecobici, nunca ha sido necesario llevarla a reparar porque el sistema cuenta con personal especializado que se encarga de darle mantenimiento a las bicicletas. No obstante, si ella llegará a utilizar una bicicleta particular, sabría a dónde llevarla a reparar.

Saber estacionar la bicicleta, tampoco es una barrera para usarla. En la práctica la mayoría de las mujeres entrevistadas, dejan su bicicleta afuera

¹⁰³ De acuerdo con María del Rocío (San Andrés Azcapotzalco) una ciclista experta es aquella que realiza viajes largos.

de los lugares que visitan, como medida de precaución, ante el robo, en el mejor de los casos, suelen amarrarla con una cadena o candado (tradicional) en los postes o barandales más cercanos. Sólo María del Rocío ha contratado un seguro, que paga mensualmente al banco, por si se la llegaran a robar. Para Fernanda, el buscar un lugar donde dejar su bicicleta de forma segura, no es un problema, dado que Ecobici cuenta con cicloestaciones en sitios específicos.

Todas las participantes en el estudio, han manejado entre los autos a los que consideran una de las barreras que limitan el uso de la bicicleta en la ciudad. La preferencia por calles tranquilas y ciclovías, varía. Concepción prefiere usar calles tranquilas porque en ellas circulan menos vehículos. Marlene y Fernanda, prefieren las ciclovías porque al estar separadas físicamente del automovilista se sienten más seguras. Mariana y Miriam se inclinan por las avenidas principales, ya que en los sitios por donde suelen circular, no existen ciclovías y las avenidas son rutas directas que les permiten llegar a su destino en menos tiempo. Sólo Fernanda, Mariana y Sandra, manifiestan conocer el Reglamento de Tránsito. Fernanda comenta que pocas personas se toman la molestia de leerlo y hay cosas que en la práctica no se pueden llevar a cabo¹⁰⁴. No obstante, el conocimiento sobre este instrumento, tampoco limita el uso de la bicicleta como medio de transporte para las participantes.

Con respecto al uso de accesorios como (casco¹⁰⁵, chaleco, espejos, etc.) como medidas de precaución para reducir el riesgo de un accidente, sólo Mariana hizo comentarios al respecto, es probable que el accidente que sufrió haya sido uno de los detonantes para que ella decidiera hacer uso

¹⁰⁴ Como mantenerse a un metro de distancia de los vehículos, ya que el automovilista se desespera y les avienta el auto.

¹⁰⁵ De acuerdo con Macleta, el casco no reduce el riesgo de padecer un accidente. El Gobierno de la Ciudad de México recomienda usarlo pero no es una obligación.

de ellos. No obstante, al igual que Miriam, menciona que no le gusta utilizarlo, ya que no ha encontrado alguno hecho a su medida. Por otro lado, el uso de ropa especial para circular en bicicleta, tampoco es una limitante para que las mujeres entrevistadas se muevan en ella, ya que como sus viajes suelen ser en distancias cortas, utilizan la ropa que visten diariamente.

- Financieras

La mayoría de las participantes, se mueven en bicicleta dentro de su colonia. En el caso de Sandra, el mudarse de domicilio a una zona (Carretera Picacho-Ajusco, al sur de la ciudad) donde circula una gran cantidad de vehículos, alteró su decisión de usar la bicicleta como medio de transporte, ahora suele moverse en camión o microbús para acercarse al metro Universidad.

Cuando se trata de viajes largos, con excepción de Mariana y María del Rocío que utilizan el automóvil, todas las participantes utilizan el transporte público, metro y microbús, en su mayoría. Fernanda (quién vive en la Condesa, el centro de la ciudad) es la única que menciona el trolebús. Ella junto con Miriam (que trabaja en Lomas de Chapultepec, al poniente de la ciudad), en ocasiones, utilizan el metrobús.

Para todas las entrevistadas, la bicicleta es un medio de transporte económico porque no requiere de mucho mantenimiento o gasolina y no se tiene que pagar pasaje. En el caso de Fernanda, quién es usuaria de Ecobici, considera que el costo anual de la tarjeta¹⁰⁶ es accesible para cualquier tipo de persona.

Dora María e Isabel son las únicas entrevistadas que en la zona en la que viven (Mixquic, Tláhuac), tienen la opción de usar el mototaxi, pero no

¹⁰⁶ \$400 pesos aproximadamente

suelen hacerlo porque consideran que es un medio de transporte inseguro, les ha tocado presenciar algunos accidentes.

- Físicas

Con excepción de Sandra, todos los viajes de las entrevistadas para acceder a actividades (escuela, trabajo, etc.), personas (familiares o amigos, etc.) y lugares (el mercado, la tintorería, la tortillería, la panadería, deportivo, etc.) se realizan dentro de la colonia o delegación. Los trayectos son en distancias cortas que suelen recorrer en pequeños lapsos de tiempo a lo largo del día. Fernanda, por ejemplo, considera que una de las ventajas de vivir en el centro de la ciudad es que tiene todo cerca (su trabajo, la escuela de su hijo, la casa de sus padres o amigos, etc.) lo que le facilita usar la bicicleta como medio de transporte, comenta que antes de salir, siempre se asegura de acudir a lugares a los que se pueda llegar haciendo uso de Ecobici. Sólo Miriam, utiliza la bicicleta para acceder al metro Pantitlán y de allí trasladarse a su trabajo que se encuentra en la colonia Lomas de Chapultepec (al poniente de la ciudad).

En cuanto a los espacios construidos para el uso de la bicicleta (ciclovías y biciestacionamientos), todas las participantes consideran que la invasión por parte de los automovilistas, motociclistas y peatones, así como la falta de vigilancia, mantenimiento del pavimento, el mal diseño¹⁰⁷, la mala distribución de la infraestructura (construida en espacios que las participantes, con excepción de Fernanda, no frecuentan), las obras viales o la inundación de las calles por las malas condiciones del drenaje, se convierten en barreras que limitan el uso de la bicicleta como medio de transporte. Como medida de precaución o estrategia, suelen subirse a las banquetas para proteger su seguridad.

¹⁰⁷ Resultan insuficientes para la cantidad de ciclistas circulando (por ejemplo, en Av. Reforma) y en algunos casos no hay de ida y vuelta (por ejemplo, Durango, en La Condesa).

Por otro lado, en la mayor parte de los negocios, escuelas, viviendas, etc. (lugares que frecuentan las mujeres entrevistadas), no se cuenta con sitios seguros para estacionar las bicicletas, y los que existen, como el Biciestacionamiento de Pantitlán (Línea 9), les hace falta mantenimiento o ya no se dan abasto. Las entrevistadas han hecho uso de algunas estrategias, como dejar la bicicleta en postes o barandales o “echarle un ojo” mientras realizan sus compras o actividades, pero esto no garantiza que no sean robadas. Sólo Fernanda, manifiesta no tener problemas para resguardar la bicicleta, ya que el sistema Ecobici, cuenta con lugares específicos para estacionarla.

- Temporales

En cuanto a la influencia del tipo de superficie (plana o con pendientes) en la decisión de usar la bicicleta como medio de transporte, la mayoría de las entrevistadas comenta que sólo los ciclistas experimentados tienen la condición física para subir una pendiente pero que en caso de la ciudad de México, esto no es problema, ya que la mayoría de la superficie es plana, lo que si afecta el uso de la bicicleta y pone en riesgo la seguridad del ciclista es la mala calidad del pavimento (por los baches y la mala iluminación).

- Organizacionales

Como se mencionó anteriormente, con excepción de Sandra, las mujeres entrevistadas, utilizan la bicicleta a lo largo del día para acceder a:

- a) Lugares: el mercado, la tintorería, las tortillas, la carnicería, la lechería (en el caso de Mariana), etc.
- b) Actividades: el trabajo (Miriam, Fernanda y Dora María) y la escuela de los hijos (Isabel, Mariana, María del Rocío y Fernanda).

- c) Personas: el esposo (Isabel y Dora María), los abuelos de los hijos (Mariana), familiares y amigos (Fernanda y Marlene).

La mayoría de ellas, con excepción de Miriam, Sandra y Dora María (que no tienen hijos), combinan las tareas del hogar con el cuidado de los hijos. Algunas, también trabajan, tal es el caso de Fernanda que es Arquitecta y además se dedica a elaborar joyería; Concepción quién tiene un negocio de ropa usada afuera del Mercado Reynosa (San Andrés Azcapotzalco) y María del Rocío quién tiene un negocio en su domicilio, que en palabras de la entrevistada, le permite ayudar al marido en los gastos del hogar.

Por otro lado, la mayoría de las entrevistadas tiene preferencia por usar la bicicleta en el día, consideran que la tarde y la noche son más inseguras (hay más autos, más tráfico, más estrés, menos visibilidad y más probabilidad de ser asaltadas). Sólo Miriam, hizo alusión a que su condición de mujer aumentaba el riesgo de ser agredida de noche por los hombres. De acuerdo con ellas, la lluvia y el frío no son una limitante para usar la bicicleta como medio de transporte.

- Tecnológicas

Sólo Miriam hace uso del internet (google) para enterarse de que rutas están menos transitadas y cuál es la mejor opción para trasladarse a su destino, que generalmente, es el metro Pantitlán. Cuando viaja en bicicleta hace uso, en ocasiones, del “manos libres” para mantenerse en contacto con sus padres por si algo le llegará a ocurrir.

Fernanda, usuaria de Ecobici, comenta que es un sistema fácil de entender por lo que no requirió de un entrenamiento especializado para hacer uso de él.

- Apoyos sociales

La mayoría de los viajes que realizan las mujeres en bicicleta, suelen ser sin compañía, la situación cambia cuando se trata de llevar a los hijos a la escuela (para Mariana, María del Rocío o Isabel, por ejemplo), visitar a los familiares (para Mariana y Marlene, por ejemplo), pasear o acudir algún evento (en el caso de Fernanda o Mariana). Aunque la mayoría de ellas ha recibido apoyo por parte de su familia, pareja o amigos para usar la bicicleta como medio de transporte, las mamás o las suegras suelen ser las que más se oponen debido al riesgo de sufrir algún accidente con un auto, tal es el caso de Miriam, Mariana y Fernanda.

Con respecto a la participación en algún evento para incentivar el uso de la bicicleta en la ciudad, sólo Fernanda y Mariana mencionaron haber participado en alguna ocasión en el Paseo Dominical “Muévete en Bici”. En cuanto a la influencia de los grupos de ciclismo urbano entre las entrevistadas, a la mayoría, les gustaría acercarse a ellos, pero la falta de tiempo por las actividades que realizan (apoyo en las tareas escolares de los hijos, los esposos trabajan y ellas tienen que encargarse de los hijos y el hogar o porque la mayor parte del tiempo se encuentran trabajando), no lo permite. Sólo Fernanda manifestó no interesarle ser miembro de alguno de estos grupos.

Como resultado de las entrevistas, se obtiene que las mujeres tienen preocupaciones similares a los hombres en cuanto al uso de la bicicleta en el tráfico:

- ✓ La velocidad y el volumen de los autos
- ✓ La falta de respeto por parte de los automovilistas (conducir demasiado cerca causando miedo o ansiedad, gritarle al ciclista,

sonar la bocina de manera agresiva, hacer gestos obscenos o bloquear el camino)

A éstas se suman:

- ✓ Las malas condiciones del pavimento (topes y baches)
- ✓ La falta de iluminación en muchas de las calles de la ciudad
- ✓ El acoso de los hombres (que suelen gritarles palabras que las incomodan)
- ✓ El miedo (a caerse, a que se burlen de ellas o a sufrir algún accidente)

Entre las propuestas para incentivar el uso de la bicicleta en la ciudad por parte de las entrevistadas destacan:

- ✓ La construcción de ciclovías con vigilancia, no sólo en las vías principales de la zona centro de la ciudad, sino también al interior de muchas colonias en donde la bicicleta ya se utiliza, pero no se dispone de ningún tipo de infraestructura.
- ✓ La organización de una Campaña de Educación Vial por parte del Gobierno del Distrito Federal en todos los niveles y para todas las edades, en donde se inculque el respeto por los semejantes y por el espacio público.
- ✓ Que la construcción de ciclovías sea complementada con campañas de capacitación en el ciclismo urbano¹⁰⁸.
- ✓ Que las mujeres que ya usan la bicicleta animen a otras mujeres a intentarlo ya que es lo único que les hará perder el miedo.
- ✓ Que las mujeres con hijos pequeños, que no se animan a trasladarlos en bicicleta, alternen con otros medios de transporte¹⁰⁹.

¹⁰⁸ Con excepción de Sandra, todas las participantes, han aprendido a andar en bicicleta en la práctica y no han recibido ningún curso de ciclismo urbano.

¹⁰⁹ Propuesta hecha por Fernanda.

Conclusiones Generales

En el primer capítulo de este trabajo, se demostró que relacionar lo privado (lo doméstico) a la mujer y lo público, al hombre, ha sido una práctica común, históricamente. No obstante, la inserción de las mujeres en el mercado de trabajo y los cambios ocurridos en el espacio urbano en las últimas décadas, han modificado el uso del espacio de muchas mujeres orientándolas hacia el exterior, el espacio público, donde se encuentran localizadas las actividades (la escuela, el trabajo, el deporte, el ocio, etc.), los lugares (el supermercado, la tienda de barrio, la tortillería, la panadería, etc.) y las personas (familiares, amigos, etc.) a las que ellas buscan tener acceso.

La pertenencia a un sector social, la escolaridad, el rol que desempeñan dentro del hogar, el contar con hijos pequeños o una pareja, su participación en el mercado de trabajo y los patrones socioculturales, tienen una notable influencia sobre el uso cotidiano del espacio (Salazar, 1996; Jirón, 2007). De acuerdo con Salazar (1996), para las mujeres que viven en colonias populares y sólo se dedican a actividades domésticas, la localización de los servicios y los equipamientos urbanos complementarios al trabajo doméstico, constituyen los únicos puntos de referencia espacial y de movilidad territorial, que suele ser el barrio y la colonia (ámbito barrial) y principalmente, los lugares de abastecimiento cotidiano (la tortillería, el tianguis, el mercado), el pago de trámites, los consultorios médicos, las escuelas, la visita a vecinos y familiares. La ciudad, corresponde a un espacio más desconocido para este tipo de mujeres, en donde la vivienda, no se tiene como punto de referencia.

Si la mujer trabaja y tiene hijos pequeños (menores a 9 años), realizará desplazamientos cortos dentro del barrio o colonia para poder combinar el ámbito laboral con el cuidado de los niños. Si la mujer trabaja pero no

tiene hijos pequeños presentará una mayor variedad ocupacional y una mayor movilidad territorial. Algunas, laborarán en la colonia o área inmediata a ésta, otras, se desplazarán a la delegación o municipio en el que habitan (ámbito local).

Las jefas de hogar que no tienen hijos pequeños o que pueden encargarlos con algún miembro del hogar o la familia, participan en una mayor variedad de actividades laborales y registran también una mayor movilidad territorial. Las hijas que llevan a cabo un trabajo productivo, presentan una mayor movilidad territorial al elegir la ubicación de sus lugares de trabajo, fuera del ámbito barrial e incluso fuera de la delegación o municipio en el que residen.

La escolaridad es otro factor que puede explicar las diferencias en la movilidad territorial y el manejo del espacio urbano en la medida en que al ampliar las posibilidades laborales se crea la necesidad de acceder a ámbitos territoriales más amplios (que la colonia) en los que se ofrecen mayor diversidad y mejores posibilidades de ocupación y de ingresos. La falta de responsabilidades domésticas y la ausencia de un “hombre” que pretenda controlar el movimiento de la mujer en los espacios territoriales que van más allá de la vivienda o de su área inmediata, son factores que también contribuyen a reforzar una mayor libertad de desplazamiento.

Para tener acceso a las actividades, lugares y personas que las mujeres requieren para reproducir su vida cotidiana, las mujeres tienen que desplazarse, ya sea caminando o utilizando el transporte disponible en el espacio en que se desenvuelven. La movilidad ha adquirido, en este sentido, un papel importante como organizador de la vida cotidiana al permitir el acceso a los bienes y servicios de la ciudad. La diferenciación de roles tendrá una expresión en la forma de moverse en la ciudad. Aunque la segregación por género puede flexibilizarse por la pertenencia

a una clase social media o alta, la tímida implicación masculina en las actividades domésticas no permite el reparto equitativo de las responsabilidades de pareja. Muchos hombres, aún hoy en día, siguen considerando a las mujeres, en general, más aptas para el cuidado de los hijos así ocupen un cargo directivo o pertenezcan a cualquier clase social. Las mujeres que pertenecen a la clase media y trabajan, suelen recurrir a la contratación de ayuda doméstica para cubrir las tareas que socialmente les han sido asignadas.

En este trabajo se analizaron las barreras de accesibilidad a las que se enfrentan mujeres que utilizan la bicicleta como medio de transporte en diversos puntos de la ciudad¹¹⁰. Independientemente de la zona en la que habitan, la bicicleta permite el acceso de todas las entrevistadas a los recursos de la ciudad:

Acceso a actividades

- Fernanda, Dora María, Concepción y Miriam, la emplean para transportarse hacia su trabajo. Miriam, se desplaza del centro-oriental de la ciudad de México (delegación Iztacalco) al poniente (Lomas de Chapultepec) y utiliza la bicicleta en el primer tramo de su viaje.
- María del Rocío, Isabel y Mariana transportan a sus hijos a la escuela.
- Fernanda acude a conciertos en el centro de la ciudad acompañada de su novio.
- Concepción la utiliza para transportarse a alguna fiesta dentro de la colonia.
- Sandra la utiliza en eventos deportivos.

¹¹⁰ San Andrés Mixquic (Tláhuac), San Andrés (Azcapotzalco), Martín Carrera (Gustavo A. Madero), San Juan de Aragón (Gustavo A. Madero), Pantitlán (Iztacalco), La Condesa (Cuauhtémoc) y la Carretera Picacho-Ajusco (Tlalpan).

Acceso a lugares

- Marlene, Concepción, María del Rocío, Dora María y Fernanda la usan cuando tienen que realizar algunas compras dentro de la delegación.
- Mariana, se traslada los lunes y jueves en bicicleta a la Lechería Liconsa.

Acceso a personas

- Isabel la emplea para llevarle el desayuno a su esposo al campo.
- Dora María le da varias vueltas a su esposo para verificar que este bien y para llevarle de comer.
- Marlene visita a su familia (abuelos y a su hermano menor) y a la de su esposo los fines de semana y utiliza la bicicleta como transporte.
- Fernanda usa la bicicleta cuando va a visitar a sus familiares y amigos que residen en la misma colonia.

La mayoría de las mujeres entrevistadas, con excepción de Sandra, Miriam y Dora María, tienen hijos. El hecho de que sean ya grandes, les da la libertad de moverse solas en bicicleta. Sólo Marlene y Fernanda prefieren viajar en transporte público cuando van acompañadas de sus hijos.

Aunque todas las mujeres realizan actividades dentro del hogar, sólo Mariana y María del Rocío hacen alusión a su condición de mujer y su “obligación” de realizar las actividades domésticas. Para Mariana el día comienza a las 4:30 de la mañana, hora a la que su marido sale al trabajo, desde ese momento hasta las 8:00 de la mañana ocupa su tiempo en darle el medicamento a su hija, tender la cama, doblar o lavar la ropa, barrer, trapear, lavar trastes, preparar el desayuno, platicar con su hija antes de llevarla a la secundaria en bicicleta, regresar a su casa a alistar a su hijo, llevarlo a la primaria, y si es lunes o jueves ir a la lechería. Después

de realizar todas estas tareas, se desplaza caminando al mercado a comprar lo necesario para la comida, regresa a su casa y alista todo para que cuando sus hijos regresen de la escuela encuentren el quehacer hecho y la comida lista. Los fines de semana, tiene que cuidar de igual manera a los hijos y realizar los quehaceres del hogar, con la diferencia de que no lleva a los hijos a la escuela y pueden ir a visitar a la abuela paterna, que vive muy cerca de su casa.

María del Rocío menciona durante la entrevista que las actividades que realiza a lo largo del día son como “las de cualquier mujer que está al pendiente de su familia”: levantarse temprano, preparar a la pequeña que se va a la escuela, regresar y mandar a trabajar al esposo y a su hijo, hacer desayunos, ver las necesidades de su casa (lo que va a preparar de comer, etc.). La bici, menciona, “es mi instrumento de trabajo”. Además de las tareas domésticas, María del Rocío tiene un negocio en su casa que le permite obtener ingresos para ayudar a su marido y participar en las tareas domésticas, trabajos que puede realizar, con el apoyo de dos empleadas.

Las descripciones anteriores corresponden a lo que Sánchez de Madariaga (2004) denomina, cadena de tareas. Las actividades de una mujer que se dedica al trabajo doméstico y tiene hijos pequeños se desarrollan dentro del ámbito barrial (barrio o colonia)¹¹¹. Algunas mujeres como María del Rocío tienen un negocio dentro del domicilio para mantenerse cerca de los hijos y “apoyar” al esposo en los gastos del hogar. Los tiempos de estas mujeres están condicionados por los tiempos de los demás miembros del hogar y no les permiten acceder a actividades que les gustaría realizar, como participar como miembros en alguno de los grupos de ciclismo urbano. No obstante, la bicicleta les permite acceder de forma rápida a las

¹¹¹ Sólo cuando Mariana realizar el pago por algún servicio (luz, agua, etc.), se mueve a otra colonia ubicada dentro de la misma delegación.

actividades, personas y lugares que requiere su vida cotidiana y maximizar el recurso tiempo¹¹².

De acuerdo con Salazar y Jirón (1996 y 2007) cuando las mujeres no tienen hijos o ellos ya pueden valerse por sí mismos, se ven incrementadas las posibilidades de moverse en espacios más amplios. Tal es el caso de Miriam y Sandra, ambas solteras y sin hijos, que se mueven del centro-oriente de la ciudad de México (Iztacalco) al poniente de la ciudad (Miguel Hidalgo), en el caso de Miriam, y de la delegación Tlalpan a la delegación Coyoacán (ambas al sur de la ciudad de México), en el caso de Sandra. Para acceder a estos lugares, ambas hacen uso del sistema de transporte público (metro y microbús o combi), al igual que todas las mujeres entrevistadas cuando se trata de viajes largos. En el caso de Fernanda, el hecho de vivir en el centro de la ciudad, la zona mejor dotada de transporte de la ciudad, le permite elegir entre una variedad de transportes (entre ellos, Ecobici, trolebús y metrobús) para desplazarse al trabajo, la escuela de su hijo, visitar a familiares o realizar algunas compras, actividades, personas y lugares, que se encuentran cerca de la zona que habita.

Tipología de ciclistas

De acuerdo con Pérez (2013), el hecho de que la infraestructura para el uso de la bicicleta y la implementación del Sistema Ecobici se haya originado en el centro de la ciudad, ha provocado un cambio social y cultural en su uso y ha dado pie a pensar en dos tipos de usuario: el ciclista de clase media, con estudios de licenciatura, hombre en su mayoría, que utiliza la Bici Pública (Ecobici) para trasladarse y reside en las delegaciones centrales (Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Benito Juárez); y el ciclista que pertenece a las clases populares y habita principalmente en el oriente de

¹¹² Los viajes son cortos pero deben realizarse en periodos de tiempo muy seguidos uno del otro.

la ciudad. A diferencia del primero, el segundo no cuenta con los medios para comprarse un automóvil, hace un mayor uso de las bicicletas particulares y suele combinarla con medios de transporte masivo porque le permite ahorrarse una parte del gasto en transporte.

El cambio social y cultural es acusado al aumento de los ciclistas “por opción”, que pertenecen a la clase media, más que de los ya existentes “por necesidad u obligación” (Bianqui, 2008: 28 y 64). El implementar Ecobici en zonas con un estatus social más elevado y difundir una imagen “chic”¹¹³ de la bicicleta, permite que la bicicleta pueda ser vista como una alternativa de movilidad en esta zona de la ciudad. Sin embargo, a partir del análisis de las entrevistas, es posible observar que el uso de la bicicleta como medio de transporte, en este caso por parte de las mujeres, no sólo se da en el centro de la ciudad sino también en las periferias, al norte u oriente de la ciudad, en sitios que no cuentan con infraestructura ciclista y en donde la bicicleta permite el acceso de las mujeres a sus actividades cotidianas.

A partir de las características de las mujeres entrevistadas, los territorios y el uso que le dan a la bicicleta, a manera de hipótesis, es posible reconocer 6 tipos de usuarias (Véase Cuadro 5):

Tipo 1. Ciclista de clase popular que utiliza la bicicleta al interior del pueblo, barrio o colonia para acceder a bienes y servicios de uso cotidiano, maximizar el tiempo disponible durante el día y ahorrarse dinero en transporte.

Tipo 2. Ciclista de clase popular que combina la bicicleta con otros medios de transporte para ahorrarse el gasto en transporte.

¹¹³ A la moda

Tipo 3. Ciclista de clase popular que utiliza la bicicleta al interior de la colonia o delegación para acceder a bienes y servicios de uso cotidiano y para mejorar su salud.

Tipo 4. Ciclista de clase popular que utiliza la bicicleta de forma ocasional para hacer algunos desplazamientos cotidianos. Utiliza otros medios de transporte cuando es conveniente hacerlo.

Tipo 5. Ciclista de clase media que utiliza el Sistema Ecobici para viajes cortos al interior de su colonia y delegación o en delegaciones que cuentan con el sistema.

Tipo 6. Ciclista para quién la bicicleta es un estilo de vida. La distancia es un obstáculo menor, participa de una cultura de la bicicleta, se reconoce y puede reconocer a otros como ciclistas y afirma su derecho a la carretera.

Cuadro 5. Tipología de ciclistas

Características de las mujeres	Territorio que habitan	Como usan la bicicleta	Tipo de usuaria
<i>Dora María</i> ✓ 47 años ✓ No tiene hijos ✓ Doctora ✓ Tiene un consultorio en Mixquic	San Andrés Mixquic (Tláhuac) ✓ Oriente de la ciudad ✓ Pueblo originario ✓ Uso de suelo mixto ✓ Traza irregular ✓ No dispone de infraestructura ciclista	Al interior del pueblo: ✓ Llegar al trabajo ✓ Hacer compras (trabajo doméstico) ✓ Visitar al esposo en barrio cercano (Los Reyes)	Tipo 1
<i>Isabel</i> ✓ 28 años ✓ Tiene 3 niñas ✓ Ama de casa	San Andrés Mixquic (Tláhuac) ✓ Oriente de la ciudad ✓ Pueblo originario ✓ Uso de suelo mixto ✓ Traza irregular ✓ No dispone de infraestructura ciclista	Al interior del pueblo: ✓ Hacer compras (trabajo doméstico) ✓ Llevar a las hijas a la escuela ✓ Llevar de comer al esposo al campo	Tipo 1

<p><i>Concepción</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 48 años ✓ Tiene 2 hijos grandes ✓ Ama de casa y dueña de negocio de ropa usada afuera del Mercado Reynosa 	<p>San Andrés (Azcapotzalco)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Norte de la ciudad ✓ Colonia popular ✓ No dispone de infraestructura ciclista 	<p>Al interior de la colonia y delegación:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Llegar al trabajo ✓ Hacer compras (trabajo doméstico) ✓ Llegar a fiestas 	<p>Tipo 3</p>
<p><i>María del Rocío</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 49 años ✓ Tiene 4 hijos (1 pequeña) ✓ Ama de casa y dueña de negocio ubicado en su domicilio 	<p>San Andrés (Azcapotzalco)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Norte de la ciudad ✓ Colonia popular ✓ No dispone de infraestructura ciclista 	<p>Al interior de la colonia y delegación:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Llevar a su hija a la primaria ✓ Hacer las compras (trabajo doméstico) ✓ Pagar servicios y realizar trámites en la delegación 	<p>Tipo 1</p>
<p><i>Mariana</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 20 años ✓ Tiene 2 hijos (uno va en la primaria y otra en la secundaria) ✓ Ama de casa 	<p>Martín Carrera (Gustavo A. Madero)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Norte de la ciudad ✓ Colonia popular ✓ No dispone de infraestructura ciclista 	<p>Al interior de la colonia y delegación:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Llevar a sus hijos a la escuela ✓ Hacer las compras (trabajo doméstico) ✓ Visitar a la mamá de su esposo (dentro de la misma colonia) 	<p>Tipo 1</p>
<p><i>Marlene</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 20 años ✓ Tiene una hija de 2 años ✓ Ama de casa 	<p>San Juan de Aragón (Gustavo A. Madero)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Norte de la ciudad ✓ Unidad habitacional ✓ Ciclovía con estacionamientos para bici en una de las avenidas principales (Av. Eduardo Molina) 	<p>Al interior de la colonia y delegación:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Hacer las compras (trabajo doméstico) ✓ Visitar a su familia y a la de su esposo (dentro de la misma delegación) 	<p>Tipo 4</p>
<p><i>Fernanda</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 42 años ✓ Tiene un hijo de 11 años ✓ Arquitecta. Trabaja en un taller de joyería 	<p>La Condesa (Cuauhtémoc)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Centro de la ciudad ✓ Colonia de clase media ✓ Uso de suelo mixto ✓ Cuenta con 	<p>Al interior de las colonias que conforman la Condesa y delegaciones que cuentan con el sistema.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Recoger a su hijo de la escuela ✓ Visitar a su familia y 	<p>Tipo 5</p>

	infraestructura ciclista y sistema Ecobici	amigos ✓ Acudir a negocios de la zona ✓ Realizar compras (trabajo doméstico) y trabajo remunerado (taller de joyería) ✓ Acudir a eventos especiales (conciertos en el centro de la ciudad)	
Miriam ✓ 22 años ✓ No tiene hijos ✓ Empleada	Pantitlán (Iztacalco) ✓ Oriente de la ciudad ✓ Colonia popular ✓ Cuenta con 2 estacionamientos para bicicletas masivos	Al interior de la colonia y delegación: ✓ Viajes intermodales para acudir al trabajo	Tipo 2
Sandra ✓ 29 años ✓ No tiene hijos ✓ Empleada ✓ Instructora de Ciclismo Urbano	Cerca de la Carretera Picacho-Ajusco (Tlalpan) ✓ No se cuenta con infraestructura ciclista ✓ Circulan gran cantidad de autos por la zona	✓ No usa la bicicleta en la colonia o delegación ✓ Realiza viajes intermodales ✓ Cuando viaja al centro de la ciudad usa Ecobici	Tipo 6

Fuente: Elaboración propia con información de las entrevistas.

Si bien muchas de las barreras de accesibilidad, sobre todo organizacionales y temporales, se repiten en todos los tipos, hay algunas como las financieras, que sólo se logran identificar cuando las mujeres intentan acceder a bienes y servicios que se encuentran en lugares alejados de su localidad, como el trabajo. En el siguiente cuadro se describen las barreras de accesibilidad y su relación con el tipo de usuaria de la bicicleta:

Cuadro 6. Barreras de accesibilidad por tipo de ciclista

Tipo de ciclista	Barreras de accesibilidad
<p>Tipo 1. Ciclista de clase popular que utiliza la bicicleta al interior del pueblo, barrio o colonia para acceder a bienes y servicios de uso cotidiano, maximizar el tiempo disponible durante el día y ahorrarse dinero en transporte.</p>	<p><i>Habilidades:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Aprendieron a “andar en bicicleta” de pequeñas. No recibieron un curso especializado. ✓ No saben cambiar una llanta o darle mantenimiento a su bicicleta pero saben dónde y a quién pedirle que la repare en caso de necesitarlo. ✓ Dejan su bicicleta afuera de los lugares que frecuentan, suelen amarrarla con una cadena o candado (tradicionales) en los postes o barandales más cercanos. ✓ Consideran que los autos limitan el uso de la bicicleta en la ciudad. ✓ Tienen preferencia por calles tranquilas y ciclovías. En algunos casos toman avenidas principales cuando no existen ciclovías en su colonia o delegación. ✓ Tienen poco conocimiento sobre el Reglamento de Tránsito. ✓ No suelen usar casco pero en ocasiones usan ropa reflejante para darse a notar. ✓ No tienen preferencia por algún tipo de ropa o zapatos para circular en bicicleta. <p><i>Financieras:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Cuando recorren distancias largas utilizan el sistema de transporte público, metro y microbús en su mayoría. <p><i>Físicas:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Consideran que la invasión por parte de los automovilistas, motociclistas y peatones en las ciclovías, así como la falta de vigilancia, mantenimiento del pavimento, la mala distribución de la infraestructura, las obras viales, los baches, las malas condiciones del drenaje y la falta de iluminación en la ciudad, limitan el uso de la bicicleta en la ciudad. Suelen subirse a las banquetas como medida de precaución. ✓ Las ciclovías o biciestacionamientos no se localizan en los sitios que suelen frecuentar. <p><i>Organizacionales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Combinan las tareas del hogar con el cuidado de los hijos (si los tienen) o el trabajo. Requieren de tiempo para realizar todas las actividades cotidianas.

	<p><i>Temporales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Prefieren usar la bicicleta de día. Consideran que la tarde y la noche es más insegura (hay más autos, más estrés, menos visibilidad y más probabilidad de ser asaltadas). <p><i>Tecnológicas:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ No utilizan la tecnología para planificar sus rutas (mapas en internet). <p><i>Apoyos sociales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Generalmente viajan solas. Reciben el apoyo de su familia para viajar en bicicleta. No disponen de tiempo para acercarse a los grupos de ciclismo urbano o participar en algunas de las actividades que organiza el gobierno de la ciudad para incentivar el uso de la bicicleta.
<p>Tipo 2. Ciclista de clase popular que utiliza la bicicleta de forma intermodal para disminuir el gasto en transporte.</p>	<p><i>Habilidades:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Aprendieron a "andar en bicicleta de pequeñas". No recibieron un curso especializado. ✓ No saben cambiar una llanta o darle mantenimiento a su bicicleta pero saben dónde y a quién pedirle que la repare en caso de necesitarlo. ✓ Dejan la bicicleta estacionada afuera de las estaciones o paraderos autobuses. Si existe biciestacionamiento lo utilizan. ✓ Consideran que los autos limitan el uso de la bicicleta en la ciudad. ✓ Tienen preferencia por avenidas principales ya que no existen ciclovías en su localidad y éstas son rutas directas a medios de transporte masivo como el metro. ✓ No conocen el Reglamento de Tránsito. ✓ No suelen ponerse casco pero utilizan ropa reflejante para darse a notar. ✓ Tienen preferencia por la ropa holgada (pans, playeras, tenis, etc.). <p><i>Financieras:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Utilizan la bicicleta para disminuir el gasto en transporte y el tiempo de traslado a su destino. <p><i>Físicas:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Suelen combinar la bicicleta con otros medios de transporte masivo por la distancia que existe entre su lugar de residencia y los lugares en donde trabajan.

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Consideran que la invasión por parte de los automovilistas, motociclistas y peatones hacia la infraestructura ciclista, así como la falta de vigilancia, mantenimiento del pavimento, la mala distribución de la infraestructura, las obras viales, los baches, las malas condiciones del drenaje y la falta de iluminación en la ciudad, limitan el uso de la bicicleta en la ciudad. Suelen subirse a las banquetas como medida de precaución. ✓ Las ciclovías o biciestacionamientos no se localizan en los sitios que suelen frecuentar. <p><i>Organizacionales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Combinan las tareas del hogar con el cuidado de los hijos (si los tienen) o el trabajo. Requieren de tiempo para realizar todas las actividades cotidianas. <p><i>Temporales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Prefieren usar la bicicleta de día. Consideran que la tarde y la noche es más insegura (hay más autos, más estrés, menos visibilidad y más probabilidad de ser asaltadas). <p><i>Tecnológicas:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Hacen uso de aparatos electrónicos para planificar sus rutas o comunicarse con su familia (celulares). <p><i>Apoyos sociales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Generalmente viajan solas. Reciben el apoyo de su familia para viajar en bicicleta. No disponen de tiempo para acercarse a los grupos de ciclismo urbano o participar en algunas de las actividades que organiza el gobierno de la ciudad para incentivar el uso de la bicicleta.
Tipo 3. Ciclista de clase popular que utiliza la bicicleta al interior de la colonia o delegación para acceder a bienes y servicios de uso cotidiano y para mejorar su salud.	<p><i>Habilidades:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Aprendieron a "andar en bicicleta de pequeñas". No recibieron un curso especializado. ✓ No saben cambiar una llanta o darle mantenimiento a su bicicleta pero saben dónde y a quién pedirle que la repare en caso de necesitarlo. ✓ Dejan su bicicleta afuera de los lugares que frecuentan, suelen amarrarla con una cadena o candado (tradicionales) en los postes o barandales más cercanos. ✓ Consideran que los autos limitan el uso de la bicicleta en la ciudad. ✓ Consideran que la bicicleta les ayuda a mantenerse

	<p>sanas.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Tienen preferencia por calles tranquilas. ✓ No conocen el Reglamento de Tránsito. ✓ No utilizan casco pero en ocasiones se colocan un chaleco con reflejante para darse a notar. ✓ Pueden usar cualquier tipo de ropa y zapatos pero tienen preferencia por la ropa holgada. <p><i>Financieras:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Cuando recorren distancias largas utilizan el sistema de transporte público, metro y microbús en su mayoría. ✓ Consideran que la invasión por parte de los automovilistas, motociclistas y peatones hacia la infraestructura ciclista, así como la falta de vigilancia, mantenimiento del pavimento, la mala distribución de la infraestructura, las obras viales, los baches, las malas condiciones del drenaje y la falta de iluminación en la ciudad, limitan el uso de la bicicleta en la ciudad. Suelen subirse a las banquetas como medida de precaución. ✓ Las ciclovías o biciestacionamientos no se localizan en los sitios que suelen frecuentar. <p><i>Organizacionales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Combinan las tareas del hogar con el cuidado de los hijos (si los tienen) o el trabajo. Requieren de tiempo para realizar todas las actividades cotidianas. <p><i>Temporales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Prefieren usar la bicicleta de día. Consideran que la tarde y la noche es más insegura (hay más autos, más estrés, menos visibilidad y más probabilidad de ser asfaltadas). <p><i>Tecnológicas:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ No utilizan la tecnología (internet) para planificar sus rutas. <p><i>Apoyos sociales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Generalmente viajan solas. Reciben el apoyo de su familia para viajar en bicicleta. No disponen de tiempo para acercarse a los grupos de ciclismo urbano o participar en algunas de las actividades que organiza el gobierno de la ciudad para incentivar el uso de la bicicleta.
--	---

<p>Tipo 4. Ciclista de clase popular que utiliza la bicicleta de forma ocasional para hacer algunos desplazamientos cotidianos. Utiliza otros medios de transporte cuando es conveniente hacerlo.</p>	<p><i>Habilidades:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Aprendieron a "andar en bicicleta" de pequeñas. ✓ Se consideran ciclistas novatas por el poco tiempo que tienen usándola. ✓ No saben cambiar una llanta o darle mantenimiento a su bicicleta pero saben dónde y a quién pedirle que la repare en caso de necesitarlo. ✓ Dejan su bicicleta afuera de los lugares que frecuentan, suelen amarrarla con una cadena o candado (tradicionales) en los postes o barandales más cercanos. ✓ Consideran que los autos limitan el uso de la bicicleta en la ciudad. ✓ Tienen preferencia por ciclovías. ✓ No conocen el Reglamento de Tránsito. ✓ No utilizan casco ni chaleco con reflejante para darse a notar. ✓ No tienen preferencia por algún tipo de ropa o zapatos. <p><i>Financieras:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Utiliza la bicicleta sólo algunos días de la semana. Viaja en medios de transporte público (metro y microbús en su mayoría) cuando lo cree conveniente. ✓ Consideran que la invasión por parte de los automovilistas, motociclistas y peatones hacia la infraestructura ciclista, la falta de vigilancia, mantenimiento del pavimento, las obras viales y los baches, limitan el uso de la bicicleta en la ciudad. Suelen subirse a las banquetas como medida de precaución. ✓ Las ciclovías o biciestacionamientos no se localizan en los sitios que suelen frecuentar. <p><i>Organizacionales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Combinan las tareas del hogar con el cuidado de los hijos (si los tienen) o el trabajo. Requieren de tiempo para realizar todas las actividades cotidianas. <p><i>Temporales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Prefieren usar la bicicleta de día. Consideran que la tarde y la noche es más insegura (hay más autos, más estrés, menos visibilidad y más probabilidad de ser asaltadas).
---	---

	<p><i>Tecnológicas:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ No utilizan la tecnología (internet) para planificar sus rutas. <p><i>Apoyos sociales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Por lo regular viajan acompañadas. Reciben el apoyo de su familia para viajar en bicicleta. No disponen de tiempo para acercarse a los grupos de ciclismo urbano o participar en algunas de las actividades que organiza el gobierno de la ciudad para incentivar el uso de la bicicleta.
Tipo 5. Ciclista de clase media que utiliza el Sistema Ecobici para viajes cortos al interior de su colonia y delegación o en delegaciones que cuentan con el sistema.	<p><i>Habilidades:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Aprendieron a “andar en bicicleta” de pequeñas. ✓ No necesitan cambiar una llanta o darle mantenimiento a la bicicleta ya que el sistema les indica que bicicletas están en condiciones para usarse. ✓ No tienen preocupaciones por buscar en donde estacionar la bicicleta ya que el sistema cuenta con sitios específicos para hacerlo. ✓ Tienen preferencia por las ciclovías. ✓ Están bien informados sobre los derechos y obligaciones del ciclista (Reglamento de Tránsito). ✓ En ocasiones utilizan casco o ropa con reflejante para darse a notar. ✓ No tienen preferencia por algún tipo de ropa o zapatos. <p><i>Financieras:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Prefiere desplazarse en bicicleta en donde el sistema lo permite. Combina con otros medios de transporte público (metro, metrobús en la mayoría de los casos). ✓ Consideran que la invasión por parte de los automovilistas, motociclistas y peatones hacia la infraestructura ciclista, así como la falta de vigilancia, mantenimiento del pavimento, la mala distribución de la infraestructura, las obras viales, los baches, las malas condiciones del drenaje y la falta de iluminación en la ciudad, limitan el uso de la bicicleta en la ciudad. Suelen subirse a las banquetas cuando las condiciones de la vía no permiten circular en bicicleta. <p><i>Organizacionales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Combinan las tareas del hogar con el cuidado de los hijos (si los tienen) o el trabajo. Requieren de tiempo para realizar todas las actividades cotidianas.

	<p><i>Temporales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Prefieren usar la bicicleta de día. Consideran que la tarde y la noche es más insegura (hay más autos, más estrés, menos visibilidad y más probabilidad de ser asaltadas). <p><i>Tecnológicas:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Se mueven por las rutas que indica el sistema Ecobici. Consideran que es un sistema muy fácil de entender. <p><i>Apoyos sociales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Generalmente viajan solas aunque también suelen hacerlo acompañadas. Si bien no forman parte de los grupos de ciclismo urbano, han participado en algunas de las actividades que organiza el gobierno de la ciudad para incentivar el uso de la bicicleta como el paseo dominical.
<p>Tipo 6. Ciclista para quién la bicicleta es un estilo de vida. La distancia es un obstáculo menor, participa de una cultura de la bicicleta, se reconoce y puede reconocer a otros como ciclistas y afirma su derecho a la carretera.</p>	<p><i>Habilidades:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Aprendieron a "andar en bicicleta de pequeñas" ✓ La experiencia las ha llevado a tener un conocimiento especializado sobre cambiar una llanta, darle mantenimiento a la bicicleta y cómo estacionarla. Conocen mecánicos y gente especialista en el tema. ✓ Prefieren circular por la carretera. ✓ Tienen conocimiento sobre los deberes y obligaciones del ciclista (Reglamento de Tránsito) ✓ Suelen utilizar casco, luces y ropa con reflejante para darse a notar. ✓ Pueden usar cualquier tipo de ropa pero tienen preferencia por la que es diseñada para ciclistas. <p><i>Financieras:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Prefieren el uso de suelo mixto para moverse en bicicleta. En recorridos largos al interior de la ciudad prefieren combinar con medios de transporte masivo (metro, microbús o metrobús). ✓ Consideran que el costo anual de la tarjeta Ecobici es accesible para todos. <p><i>Físicas:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Consideran que el uso de suelo mixto facilitan los viajes en bicicleta. Cuando es necesario trasladarse a sitios muy alejados de su vivienda suelen viajar en medios de transporte masivo (metro, microbús, etc.). ✓ Consideran que la invasión por parte de los automovilistas, motociclistas y peatones, así como la

	<p>falta de vigilancia, mantenimiento del pavimento, la mala distribución de la infraestructura, las obras viales, los baches y la falta de iluminación en la ciudad, limitan el uso de la bicicleta en la ciudad. Evitan subirse a las banquetas.</p> <p><i>Organizacionales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Combinan las tareas del hogar con el cuidado de los hijos (si los tienen) o el trabajo. Requieren de tiempo para realizar todas las actividades cotidianas. <p><i>Temporales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Prefieren usar la bicicleta de día. Consideran que la tarde y la noche es más insegura (hay más autos, más estrés, menos visibilidad y más probabilidad de ser asaltadas). <p><i>Tecnológicas:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Utilizan la tecnología para planear sus rutas (internet). Utilizan aparatos especializados como el odómetro¹¹⁴. <p><i>Apoyos sociales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Generalmente forman parte de alguno de los grupos de ciclismo urbano aunque en ocasiones son ciclistas independientes. Reciben el apoyo de su familia para viajar en bicicleta. Participan en las actividades organizadas por los grupos de ciclismo, el gobierno de la ciudad o eventos deportivos.
--	--

Fuente: Elaboración propia con datos de las entrevistadas.

Si bien, muchas de las preocupaciones de las mujeres al usar la bicicleta como medio de transporte, pueden ser resueltas con algunas de las propuestas que vienen en los manuales europeos: la re-distribución del espacio público, la construcción de infraestructura ciclista en lugares apropiados (no sólo en el centro de la ciudad), el acondicionamiento urbano (banquetas, cruces, etc.), la reducción de la exposición de los ciclistas al tráfico, una buena relación entre el gobierno y las organizaciones sociales, adecuaciones en el Reglamento de Construcciones y el Reglamento de Tránsito (algunas de ellas en proceso) y

¹¹⁴ Aparato que mide la distancia recorrida por un vehículo (bicicleta en este caso).

campañas de capacitación y promoción para el uso de la bicicleta como medio de transporte entre los distintos grupos sociales (mujeres, niños, trabajadores, etc.); en los países latinoamericanos, se puede hablar de la coexistencia de dos sistemas de transporte, un “sistema formal”, que recibe la mayor atención del Estado y de los sectores políticos y económicos y, un “sistema informal” que no suele incluirse en los programas de planificación del gobierno, a pesar de que involucra a buena parte de la población y que tiene un efecto considerable en la economía y desarrollo del país. A este sistema pertenecen el caminar por las banquetas, moverse en bicicleta, transportar a un bebé en una carriola, utilizar una canasta en la cabeza para transportar el pan, mover agua en una carreta, etc.

A pesar de que en los últimos años se han tratado de incluir los “sistemas informales” de transporte en la planificación de la movilidad, en la mayoría de las ciudades latinoamericanas, las estrategias han favorecido a las zonas mejor dotadas de transporte, en el caso de la ciudad de México, las delegaciones centrales (Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Benito Juárez). Un análisis o planificación de la movilidad en un país latinoamericano tiene que incluir a ambos sectores, sencillamente porque ambos existen pero no sólo en el centro de la ciudad sino también en las periferias, que por lo regular, son las zonas menos dotadas de transporte y donde más se hace uso de la bicicleta.

El incremento en el uso de vehículos individuales, no se traduce en un mayor servicio de transporte para toda la población, ya que la persona que adquiere un vehículo individual no necesariamente es aquella que viene de los sectores económicos que no pueden utilizar los servicios de transporte motorizado, sino más bien o es una persona que antes utilizaba los servicios colectivos y ahora hace uso de los servicios individuales o es más probable aún que se trate de sectores económicos que siempre han

utilizado servicios individuales de transporte. Si la estrategia del gobierno del DF es reducir la cantidad de vehículos motorizados en el centro de la ciudad, es probable que el sistema Ecobici incentive los viajes en bicicleta (Pérez, 2013) pero en lugar de que la bicicleta funcione como un transporte inclusivo, se resaltan las diferencias sociales: utilizar la bicicleta “por opción” o “por obligación”, los primeros en el centro de la ciudad, los segundos, en las periferias.

A pesar de que los servicios de transporte motorizado presten servicios a un porcentaje minoritario de la población, estos medios son los que los gobiernos más apoyan. El sistema de transporte “formal” consume una gran cantidad de recursos (económicos y humanos) y no obstante, discrimina a la mayor parte de la población y por lo tanto, hace que ésta improvise sus propios medios de transporte, los cuales por no estar planificados y no gozar del apoyo estatal, ofrecen servicios muy limitados. Estos medios son muy importantes pues son utilizados por mucha gente y por lo tanto deberían ser motivo de preocupación de los gobiernos y ser incluidos en los programas de planificación.

En América Latina, la percepción que se tiene del transporte está bastante condicionada por el vehículo motorizado, al grado de que se puede hablar de una percepción extremadamente reducida que no contempla las necesidades reales de transporte de la mayoría de la población. De ahí que la propuesta sea sustituir la “cultura del automóvil” por otra basada en medios de tracción humana como la bicicleta. Esto significa que la planificación del transporte, el diseño de las ciudades, la ubicación de escuelas o centros comerciales, la construcción de viviendas y estacionamientos o el desarrollo de los países se haga pensando en la bicicleta de la misma forma que hasta ahora se ha hecho pensando en el automóvil.

El reto más grande será reconocer que las mujeres tienen derecho al uso y disfrute de la ciudad al ser el espacio en el que se hace posible el desarrollo de sus proyectos personales (estudiar, trabajar, acceder a la cultura, etc.) y la construcción y pleno ejercicio de su ciudadanía.

Bibliografía

Álvarez, L. Pueblos urbanos. Identidad ciudadana y territorio en la ciudad de México. Serie Estudios Urbanos, primera edición junio de 2011, pp. 11-12.

Baker, L. "Shifting Gears. To boost urban bicycling, figure out what women want" En: Scientific American, 2009, 15 págs.

Bianqui, H. Uso y movilidad de la bicicleta en la ciudad. Plan de incentivo al Transporte No Motorizado en Recoleta. Santiago de Chile, 2008, pp. 28 y 164.

Bonham, J y Wilson, A. "Women cycling through the life course: an Australian case study" En: Transport and Sustainability. V1: Cycling and Sustainability, London, UK, 2012, pp. 59-81.

Candela, P. y Piñón, J. Vida, trabajo y relaciones de género en la metrópolis global. Catarata, 2013, Madrid, 158 págs.

CDHDF, DIADH, ITDP. Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012. Primera edición, México, Marzo 2013, 165 págs.

Cevedio, M. Arquitectura y Género. Espacio público/espacio privado. Icaria editorial, Barcelona, España, 2003, 102 págs.

Ciudad Viva. Técnicas para calmar el tráfico. Medidas que crean barrios amables y caminables. Santiago de Chile, No. 15, septiembre 2003, 4 págs.

Ciudad Viva, Mujeres Arriba de la Cleta (Macleta), Ciclistas Unidos de Chile, Oxford, IBikes, Unión Europea, Laboratorio de Ciudadanía Democracia y Transporte Activo. Santiago a pedales. Guía para disfrutar la ciudad en bicicleta. Diciembre 2010, Santiago de Chile.

CONASET. Guía de criterios para la aplicación, ubicación, diseño y señalización de medidas para el tráfico calmado, Gobierno de Chile, 23 de marzo 2010.

Connolly, P. "La pérdida de movilidad". En: CIUDADES 81, RNIU, Puebla, México, Abril-Junio 2009, pp. 9-19.

Connolly, P. y Duhau, E. "Las movilidades en las grandes ciudades. ¿Globalización o automovilización? En: La Gestión Incluyente en las Grandes Ciudades, Álvarez, L; Sánchez Mejorada, C. y San Juan, V. (Coords.), Juan Pablos Editor, México, D.F; 2010, pp. 155-181.

DiMaio, P. "Bike-sharing: History, Impacts, Models of Provision and Future". Journal of Public Transportation, Vol. 12, No. 4, 2009.

Directorate Road. "Collection of examples" En: Collection of Cycle Concepts, Denmark, 2000, pp. 131-162.

Duhau, E. "División social del espacio metropolitano y movilidad residencial" En: Papeles de Población, Universidad Autónoma del Estado de México, Abril-Junio de 2003.

Duhau, E. y Giglia, A. Las reglas del desorden: habitar la metrópoli. UAM-A, Siglo XXI, primera edición, México, D.F., 2008, pp. 21-64 y 45-64.

El Universal. "GDF avala Programa Integral de Movilidad 2013-2018". El Universal.mx, 15 de octubre de 2014.

Esquivel, T; Flores, R y Medina, M.E. "La Zona Metropolitana de la ciudad de México: dinámica demográfica y estructura poblacional 1970-1990". En: El Cotidiano, V54, Mayo, 1993.

Esquivel, T. "Dinámica demográfica y espacial de la población metropolitana" en: Coulomb y Duhau (Coords). Dinámica urbana y procesos socio-políticos. Lecturas de actualización sobre la ciudad de México, OCIM, UAM-AZC, CENVI A.C, México, 1993.

Falcón, A. Espacios verdes para una ciudad sostenible. Planificación, proyecto, mantenimiento y gestión. Editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona, 2007, pp. 17-53.

Falú, A; Morey, P. y Rainero, L. Ciudad y vida cotidiana. Asimetrías en el uso del tiempo y del espacio. Primera edición, Argentina, 2002, 189 págs.

Furth, P. "Bicycling Infrastructure for Mass Cycling: A Transatlantic Comparison" En: Pucher, J y Buehler, R. City Cycling, 2012, pp. 105-139.

Garrard, J; Crawford, S; Hakman, N. Revolutions for Women: Increasing women's participation in cycling for recreation and transport. Universidad Deakin, Melbourne, Universidad Deakin, Octubre 2006, pp. 1-9.

Garrard, J; Rose, G; Lo, S. K. "Promoting transportation cycling for women: The role of bicycle infrastructure". En: Preventive Medicine 46 (1), 2008, pp. 55-59.

GDF, SEMOVI. "Programa Integral de Movilidad 2013-2018". En: Gaceta Oficial del Distrito Federal, 15 de octubre de 2014, pp. 51-153.

GDF, SEDEMA, UNAM. Estrategia de Movilidad en Bicicleta para la Ciudad de México. México, DF; 2009. Versión Digital.

González, S. "Transporte, movilidad y accesibilidad: un modelo integral para la ciudad de México". Ponencia presentada en el Seminario Internacional Repensar la METROpoli II, Mesa 18: Accesibilidad, Ciudad de México, 7 al 11 de octubre de 2013.

Heart Foundation, Cycling promotion fund. Women and cycling survey, 2013. 16 págs.

Heinen, E; Van Wee, B; y Maat, K. "Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature" En: Transport Reviews, Vol. 30, No. 1, 2010, pp. 59-96.

Herce, M. "Los desplazamientos no motorizados: necesidad de adaptar el espacio público". En: Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano. Estudios Universitarios de Arquitectura (18). Ed. Reverté, Barcelona, 2009, pp. 235-266.

Interface for Cycling Expertise (I-CE), Transport Policy Advisory Services (GTZ), On behalf of Federal Ministry for Economic Cooperation and Development. Cycling-Inclusive Policy Development: A Handbook, Utrecht, 2009, 182 págs.

Islas, V. Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la ciudad de México. El Colegio de México, México, 2000.

ITDP. Guía de estrategias para la reducción del uso del auto en ciudades mexicanas. Embajada Británica en México, México, 2012.

-----Ciclociudades. Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas. México, 2010.

Jirón, P. "Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile". En: Revista Venezolana de estudios de la mujer. Vol. 12, Núm. 29, Caracas, Venezuela, Julio-Diciembre 2007, pp. 173-197.

Jirón, P; Lange, C. y Bertrand, M. "Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana". En: Revista INVI, Vol. 25, No. 68, Universidad de Chile, Chile, Mayo 2010, pp. 15-57.

Jirón, P. y Mansilla, P. Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. En: Revista de Geografía Norte Grande, 2013, pp. 53-74.

Jouffe, Y. y Lazo, Al. "Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de movilidad. Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile". En: Revista EURE,

Vol. 36, Núm. 108, Pontificia Universidad Católica de Chile, Agosto 2010, pp. 29-47.

Miralles-Guasch, C. y Cebollada, A. "Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la Geografía Humana". En: Boletín de la A.G.E. Núm. 50, 2009, pp. 193-216.

Murillo, S. El mito de la vida privada. De la entrega al tiempo propio. Siglo XXI, Segunda edición, España, 2006.

Navarro, B. El traslado masivo de la fuerza de trabajo en la ciudad de México. Colección de Desarrollo Urbano, Ed. Plaza y Valdés, DDF, IIE-UNAM, México, 1988.

Navarro, B. y Guevara, I. Área Metropolitana de la Ciudad de México. Prácticas de desplazamiento y horarios laborales. UAM-X, UNAM, México, 2000.

Navarro, R; Heierli, U; Beck, V. Alternativas de transporte en América Latina: La bicicleta y los triciclos. SKAT, CESTA, CETAL, GATE. Chile, 1985, 323 págs.

Noceti, B; Terrero, M; Salinas, M. E; Barba, L; Naharro, N; Gallo, G. ¿Por qué lo privado no se hace público?, Espacio editorial, Buenos Aires, 1997, pp. 45-53.

Noceti, M. "Vida cotidiana, trabajo y espacio barrial. Significaciones diferenciales de varones y mujeres de dos sectores socioeconómicos". En: Falú, A; Morey, P. y Rainero, L. Ciudad y vida cotidiana. Asimetrías en el uso del tiempo y del espacio. Primera edición, Argentina, 2002, 189 págs.

Notimex. "Abre Ley de Movilidad una nueva etapa de tránsito en el DF: León Tovar". Excélsior, 01 de Mayo de 2014.

Observatorio de la Ciudad de México (OCIM). Escenarios Demográficos y Urbanos de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México 1990-2010, Ciudad de México, OCIM/CENVI/UAM-AZC, 1996.

Pérez, R. "El sistema de bicicletas públicas "ecobici": del cambio modal al cambio social" en: Revista Especialidades, México, 2013.

-----Por mi ciudad en bicicleta. Experiencias de ciclistas en la ciudad de México. Bicitekas A.C; Primera edición, abril 2011, México, 208 págs.

Plácido, E. "Percepción de inseguridad frente a la violencia sexual en el espacio público". En: Inmujeres DF. Conferencia magistral presentada en el Foro Ciudades Seguras para las Mujeres. Relatoría del Foro Ciudades Seguras para las Mujeres. Ciudad de México, febrero de 2010, pp. 61-74.

Pucher, J; Buehler, R; y Seinen, M. "¿Bicycling renaissance in North America? An update and re-appraisal of cycling trends and policies" En: Transportation Research, Part A., 2011, 25 págs.

Quiroz, V. Tres décadas de política y gestión fragmentada para el transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Tesis para obtener el grado de Maestra en Planeación Urbana y Políticas Metropolitanas, México, 2000.

Ramírez, B. "Alcances y dimensiones de la movilidad: aclarando conceptos" en: Ciudades 81, RNIU, México, Puebla, abril-junio, 2009.

Rebolledo, L. Género y espacios de sociabilidad. El barrio, la calle, la casa... Universidad de Chile, Santiago-Chile, 1998, 140 págs.

Riquer, F. "Hacia una ciudad segura para las mujeres". En: Inmujeres DF. Conferencia magistral presentada en el Foro Ciudades Seguras para las Mujeres. Relatoría del Foro Ciudades Seguras para las Mujeres. Ciudad de México, febrero de 2010, pp. 80 y 81.

Sagaris, L. Hacia ciudades cicloinclusivas: planificación, participación y diseño. Curso impartido en la Escuela de Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica de Chile, Marzo-Junio, 2014.

Salazar, C. El manejo cotidiano del espacio en la ZMCM: las prácticas en los hogares de colonias populares periféricas. El Colegio de México. Centro de Estudios Demográficos y Desarrollo Urbano, 1996, 287 págs.

-----Espacio y vida cotidiana en la ciudad de México. El Colegio de México. Centro de Estudios Demográficos y Desarrollo Urbano. Primera edición, 1999, México, 247 págs.

Salvador, Juan. "Las tensiones espacio-temporales de la vida cotidiana". En: Lindón, A. (Coord.) La vida cotidiana y su espacio-temporalidad. Anthropos, Primera edición, 2000, pp. 123-146.

Sánchez de Madariaga, I. Urbanismo con perspectiva de género. Instituto Andaluz de la Mujer, España, 2004, 99 págs.

Sánchez, M. Vivienda y mujeres: herencias, autonomías, ámbitos y alternativas espaciales. Primera edición, Universidad Nacional de Colombia, agosto, 2012, pp. 45-65.

Sánchez, M. E. "Historia de la centralidad: de los círculos concéntricos a los ejes viales. La transformación urbana de la ciudad de México" en: Terrazas, O. La ciudad que hoy es centro. UAM-AZC, CONACYT, Primera edición, 2010, pp. 115-140.

Segovia, O. Espacio público y ciudadanía: una mirada de género. Ciudades para varones y mujeres. Herramientas para la acción. Ed. Ana Falú, Chile, 2002, pp. 117-133.

-----“Convivencia y equidad de género en el espacio público de la ciudad”. En: Inmujeres DF. Memoria del Encuentro Internacional de Ciudades Seguras para las Mujeres. Ciudad de México, septiembre de 2008, pp. 29-34.

Soriano, R. Guía para realizar Investigaciones Sociales. Plaza y Valdez editores, 34ª. Edición, México, D.F; 2000.

Soto, P. Sobre género y espacio: Una aproximación teórica, s/f, pp. 88-93.

-----“La ciudad pensada: críticas feministas a la ciudad”. En: Revista La ventana, Núm. 34, 2011, pp. 7-38.

Sustrans. For women who want to cycle, 24 págs.

Szczepansky, C. Women on a roll. Benchmarking women’s bicycling in the United States –and five keys to get more women on wheels. The League of American Bicyclists. Report of current data. Agosto 2013, 22 págs.

UNAM. Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad (PUEC). Evaluación del diseño e instrumentación de la política de transporte público colectivo de pasajeros en el Distrito Federal, México, 2011.

Vargas, V. Espacio Público, Seguridad Ciudadana y Violencia de Género. Reflexiones a partir de un proceso de debate (2006-2007). Cuadernos de Diálogos. UNIFEM. Programa Regional: Ciudades sin Violencia hacia las Mujeres Ciudades Seguras para Todas y Todos. Red Mujer y Hábitat de América Latina y el Caribe, 75 págs.

Vega, P. “Movilidad y vida cotidiana de mujeres del sector popular de Lima. Un análisis del testimonio de la señora Eufemia”. En: Revista Antropológica, Vol. 22, Núm. 22. Pontificia Universidad Católica de Perú, Perú, 2004, pp. 31-62.

Vidal, M. Género y ciudad. Indicadores urbanos de género. Consejo del Plan Urbano Ambiental (COPUA), Dirección General de Estadística y Censos, Dirección General de la Mujer, Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Asociación de Mujeres Arquitectas e Ingenieras (AMAI), Buenos Aires, 2003.

Páginas Web

Portal Macleta

Portal Mujeres en Bici

Portal Inmujeres

www.ScientificAmerican.com

www.rutachichimeca.org/rtch.html

http://www.undiasinauto.df.gob.mx/ahorro/02011_ahorro1.php

Entrevistas

Concepción, 48 años, Pueblo San Andrés, Delegación Azcapotzalco.

Dora María, 47 años, San Andrés Mixquic, Delegación Tláhuac.

Marlene, 20 años, San Juan de Aragón, Delegación Gustavo A. Madero.

Isabel, 28 años, San Andrés Mixquic, Delegación Tláhuac.

Mariana, 20 años, Martín Carrera, Delegación Gustavo A. Madero.

Entrevista Miriam, 22 años, Pantitlán, Delegación Iztacalco.

Fernanda, 42 años, La Condesa, Delegación Cuauhtémoc.

Entrevista María del Rocío, 49 años, San Andrés, Delegación Azcapotzalco.

Entrevista Sandra, 29 años, Carretera Picacho-Ajusco, Delegación Tlalpan.

ANEXO

Guía de entrevista

(Barreras que limitan la movilidad en bicicleta)

Habilidades

¿Cómo aprendió a andar en bicicleta? (quién le enseñó, cuántos años tenía, dónde la usaba, con quiénes la usaba)

A partir de entonces ¿ha dejado de usarla? ¿Por qué? ¿Cuándo volvió a utilizarla? ¿Por qué?

¿Sabe manejar entre los autos?

¿Sabe cambiar una llanta o darle mantenimiento a su bicicleta? ¿Cómo aprendió?

¿Qué tipo de ciclista se considera? (novato, intermedio, experimentado) ¿Por qué?

Financieras

¿Además de la bicicleta utiliza otros medios de transporte? ¿Cuáles? ¿Cuándo los utiliza?

Físicas

¿Qué distancia acostumbra a recorrer en bicicleta? (puede medirse en tiempo o kilómetros)

¿Utiliza la infraestructura ciclista? (ciclovías, biciestacionamientos, bicipública)
¿Qué opina de ella?

¿En qué tipo de calles prefiere circular en bicicleta? (tranquilas, rutas directas)

¿Maneja en la carretera o suele subirse a la banqueta? ¿Por qué?

¿Para usted las condiciones de la superficie del terreno son importantes para viajar en bicicleta? ¿Prefiere el terreno plano o con pendientes?

¿Sabe cómo debe estacionar su bicicleta para reducir el riesgo de robo? ¿Dónde la estaciona regularmente?

¿Sabe qué hacer en caso de que le roben la bicicleta o sufra algún accidente?

Organizacionales

¿A qué se dedica actualmente? ¿Tiene hijos? ¿Cuántos? ¿Cuántos años tienen?

¿Viaja con ellos en bicicleta? ¿Cómo los transporta?

¿Cómo es un día normal en su vida y qué uso le da a la bicicleta?

Temporales

¿Viaja en bicicleta a cualquier hora del día? ¿En qué horarios prefiere utilizarla?
¿Por qué?

El clima, la lluvia o la temperatura, ¿afectan su decisión de usar la bicicleta?

Tecnológicas

¿Utiliza aparatos electrónicos para organizar sus viajes? (planificar las rutas)

Socioculturales

¿Considera que la bicicleta es un vehículo?

¿Conoce el Reglamento de Tránsito?

¿Respetar los semáforos y señales de tránsito cuando utiliza la bicicleta?

¿Utiliza casco y ropa vistosa para hacerse notar cuando viaja en bicicleta?

¿Qué tipo de ropa prefiere usar para viajar en bicicleta?

¿Forma parte de alguno de los grupos de ciclismo urbano? ¿Cuál? ¿Desde hace cuánto tiempo?

¿Ha participado en alguno de los eventos que organizan los grupos de ciclismo o el gobierno para incentivar el uso de la bicicleta?

¿Qué opina su familia de que use la bicicleta?

¿Generalmente viaja sola o acompañada?

¿Se ha sentido acosada por los automovilistas o peatones al andar en bicicleta en la calle? ¿La han agredido verbalmente o la han molestado por ser mujer?

Otras

¿Cuáles cree que sean las barreras que no permiten el uso masivo de la bicicleta en la ciudad?

¿Qué propondría para incentivar el uso de la bicicleta entre las mujeres?

¿Quiere platicar sobre alguna experiencia en bicicleta que le haya impactado o llamado la atención?

Perfil de las entrevistadas

Sandra tiene 29 años, trabaja de lunes a sábado en Acrobarium y Freelance, una tienda especializada en equipo y material para montañismo. Ésta se encuentra ubicada en la calle Miguel Ángel de Quevedo, Delegación Coyoacán. Estudió Ciencias de la Comunicación en la FES Acatlán de 2003 a 2008 y actualmente asiste todos los domingos a un curso de fotografía en el centro histórico de la ciudad de México. Desde pequeña vivió por el metro la Raza (Delegación Azcapotzalco), hace aproximadamente 2 años se mudó cerca de Six Flags (Carretera Picacho-Ajusco, Tlalpan) con sus papás. Su gusto por la bicicleta nació por su espíritu deportista, con el tiempo se interesó en el ciclismo urbano y llegó a ser instructora en el grupo Mujeres en Bici.



Concepción tiene 48 años y 2 hijos ya grandes, tiene un negocio de ropa usada afuera del Mercado Reynosa y además se dedica al hogar, siempre ha vivido en el Pueblo de San Andrés, Delegación Azcapotzalco.



Dora María tiene 47 años y no tiene hijos, es Doctora especialista en Ginecología. Nació en San Andrés Mixquic, Delegación Tláhuac y ha residido allí toda su vida. Utiliza la bicicleta para mejorar su salud, como deporte y como medio de transporte para desarrollar sus actividades cotidianas¹¹⁵.

Isabel tiene 28 años, 3 niñas y es ama de casa. Vive en el campo de San Andrés Mixquic, Delegación Tláhuac, a kilómetro y medio (si se llega caminando) de la plaza principal. Utiliza la bicicleta para ir por sus hijas a la escuela, llevarle de comer a su esposo al campo y realizar sus actividades cotidianas.



Mariana tiene 20 años y 2 hijos, es ama de casa y vive en la Colonia Martín Carrera, Delegación Gustavo A. Madero, desde hace aproximadamente un año. Anteriormente, vivía en Aeropuerto. Utiliza la bicicleta para llevar a sus hijos a la escuela, ir por la leche y visitar a su suegra, en ocasiones se desplaza en ella para realizar algunos pagos.



¹¹⁵ No se cuenta con fotografía de Dora María.

Miriam tiene 22 años, no tiene hijos y vive con sus papás en la Colonia Pantitlán, Delegación Iztacalco. Utiliza la bicicleta para reducir el costo del transporte a su trabajo en Las Lomas de Chapultepec, Delegación Miguel Hidalgo. En ocasiones, cuando tiene tiempo, acude a Ciudad Deportiva a darse algunas vueltas en su bicicleta para relajarse.



Fernanda tiene 42 años y 1 hijo de 11 años, es Arquitecta y toda su vida ha residido en La Condesa, Delegación Cuauhtémoc. Usa el sistema de bici pública, "Ecobici", en la mayor parte de sus traslados.



María del Rocío tiene 49 años y 4 hijos (3 mujeres y 1 hombre), es ama de casa y tiene una tienda pequeña en su casa para ayudar a su esposo con los gastos. Dos empleadas le ayudan a atenderla para que ella pueda dedicarse también a su familia. Vive en la Colonia San Andrés, Delegación Azcapotzalco desde hace 28 años aunque ella nació en Maravatío (Michoacán), en donde vivió su niñez.



Marlene tiene 20 años, tiene una hija de 2 años y actualmente se dedica al hogar. Vive en la Colonia San Juan de Aragón, Delegación Gustavo A. Madero, con su pareja y su cuñado desde hace 4 meses. Utiliza la bicicleta para ahorrarse el costo del microbús que la dejaría en Martín Carrera, donde vive su familia y la de su pareja. También le sirve para desplazarse a la plaza que se encuentra sobre Av. Eduardo Molina y San Juan de Aragón y surtir su despensa para la semana. En ocasiones acude al tianguis que se pone cerca de su casa a realizar algunas compras.



Diario de campo

Entrevista Sandra (Domingo 23 de Noviembre de 2014)

La entrevista fue realizada a las 6 de la tarde en el Restaurante "Dzib" ubicado en el Corredor Regina, dicho establecimiento cuenta con un biciestacionamiento en la entrada para facilitar el acceso a los ciclistas. Los dueños son muy conocidos entre los grupos de ciclismo.

Entrevista Dora María (Martes 16 de Diciembre de 2014)

Son las 4:45 de la tarde, encuentro a la Sra. Dora caminando con su bicicleta sobre la calle Av. Independencia, frente a la plaza principal, lleva un traje envuelto en una bolsa de nylon sobre su hombro, la acompaña otra mujer. En ese momento no puede realizar la entrevista pero ella sugiere que acuda al consultorio donde trabaja a las 5:30 de la tarde para que ella marque al consultorio y pueda contestar mis preguntas por teléfono, el consultorio se encuentra a una cuadra de la plaza principal de San Andrés Mixquic sobre la misma calle.

Llego puntual y me atiende la recepcionista, en ese momento me entero de que la Sra. Dora María es Doctora. La recepcionista me comenta que hay muchas mujeres que utilizan la bicicleta en la zona pero que en su mayoría son hombres. Existe ya mucho mototaxi pero suelen ser peligrosos, algunos hasta se han volteado. Explica que en los últimos años se ha disparado el robo de bicicletas. Al preguntarle porque no se colocan lugares para estacionarlas argumenta que en un pueblo como ese no se acostumbra, que no es como en la ciudad en donde la gente les puede poner hasta candado.

Me comenta que la doctora utiliza la bicicleta todo el tiempo, que tiene un problema en la rodilla y la bicicleta le permite desplazarse más rápido, que le sirve como terapia, aparte de que a la doctora le gusta hacer ejercicio, incluso práctica natación. A las 5:45 marca la doctora al consultorio y realizamos la entrevista vía telefónica.

Entrevista Isabel (Martes 16 de diciembre de 2014)

Son las 6:00 de la tarde e Isabel espera en una de las jardineras afuera de la Escuela Primaria Cristóbal Colón ubicada en la plaza principal de San Andrés Mixquic (Tláhuac). Si bien sus hijas salen a las 5:30 pm, pues estudian en el turno vespertino, es 16 de diciembre y celebrarán su posada navideña. Se encuentra acompañada de 2 de sus hijas y algunas otras mamás. A unos metros estaciona su bicicleta junto a un poste, no utiliza candado o cadena para asegurarla.

Entrevista María del Rocío (Jueves 22 de Enero de 2015)

La entrevista fue realizada a la 1 de la tarde afuera de la Escuela Primaria Ciudad Reynosa ubicada en Calle Refinería Minatitlán esq. Campo Acalapa, Colonia Reynosa Tamaulipas. La señora María del Rocío acudió a la escuela a recoger a una de sus hijas, estacionó su bicicleta en el barandal situado afuera de la

escuela. Su hija se transportaba en su propia bicicleta cuando fueron encontradas.

Entrevista Concepción (Jueves 22 de enero de 2015)

La entrevista fue realizada a la 1:45 de la tarde. La señora Concepción se encontraba afuera del Mercado Reynosa ubicado en la calle Campo Lomitos esq. Refinería Minatitlán en la Col. Pueblo San Andrés, Del. Azcapotzalco, ella tiene un puesto de ropa usada afuera del mercado, en donde suele estacionar su bicicleta.

Entrevista Marlene (Martes 27 de Enero de 2015)

La entrevista fue realizada en la calle Antonio Neri, Colonia Martín Carrera, Delegación Gustavo A. Madero en casa de los abuelitos de la entrevistada a las 3 de la tarde.

Entrevista Fernanda (Miércoles 28 de Enero de 2015)

La entrevista fue realizada a las 8 de la noche en un restaurante de la Colonia Condesa. En ella participó, aunque no como principal entrevistada, Esperanza Pita, compañera de clase.

Entrevista Mariana (Jueves 29 de Enero de 2015)

La entrevista se llevó a cabo a las 5:30 de la tarde. La cita fue en el parque que se encuentra saliendo del metro Martín Carrera, la entrevistada fue contactada a las 8:00 am cuando acudía a la Lechería Liconsa ubicada en la calle Guadalupe Victoria, Colonia Martín Carrera, en ese momento no disponía de tiempo para realizar la entrevista así que ella misma sugirió que se programara una cita después de las 5:00 de la tarde.

Ese día se realizó un ejercicio de observación en la Lechería de las 6:45 am a las 9:00 am. La mayoría de los asistentes llegaron caminando, se observa la misma proporción de mujeres que de hombres, las edades varían, sólo 10 personas llegaron en automóvil, 4 de ellas iban acompañadas de sus hijos quienes vestían con el uniforme escolar, 6 de ellas ya eran personas mayores e iban acompañadas al parecer con sus esposos o familiares, sólo 6 personas llegaron en bicicleta, 2 de ellas mujeres. Además de la entrevistada, se solicitó a la segunda mujer su ayuda para realizar una entrevista, pero ella comentó que no tenía tiempo disponible, ya que tenía que regresar a la junta en la escuela primaria de su hijo y apenas se había dado un tiempo para ir por su leche, se le sugirió hacer la entrevista en la tarde pero ella indicó que acudiría al centro a hacer unas compras y no le alcanzaba el tiempo.

La bicicleta de la entrevistada contaba con una canasta al frente, donde depósito 2 bolsas de leche, pero la segunda mujer llevaba un bote de plástico, mismo que colgó del manubrio después de obtener su leche.

Entrevista Miriam (Martes 3 de Febrero de 2015)

La entrevista fue realizada a las 5:30 de la tarde. Miriam recogía su bicicleta del biciestacionamiento de Pantitlán ubicado en la salida de la Línea 9 cuando fue interceptada para hacer la entrevista. De 15 hombres que recogieron su bicicleta de 4:00 a 5:30 pm, ella fue la única mujer. Éste biciestacionamiento es el más antiguo de la terminal y se ubica en la salida hacia Av. Guadalupe esq. Av. Río Churubusco, Col. Pantitlán, Del. Iztacalco. Una parte del estacionamiento se encuentra techada aunque el techo ya se encuentra en mal estado. En un ejercicio de observación se puede apreciar que el estacionamiento no se da abasto, incluso muchas personas tienen que dejar su bici encadenada al barandal más cercano.

Miriam fuera de la entrevista comenta que hasta las 8:00 de la noche todavía se observan bicicletas en el estacionamiento, algunas han llegado a pasar días allí. Señala que la mayoría de las bicis son sencillas para evitar que se las roben aunque se ha dado el caso de que han cortado las cadenas.

Como dato complementario se busca el biciestacionamiento masivo que se inauguró hace poco en la misma terminal, no se observa ningún mapa o señalización en el antiguo biciestacionamiento o al interior del metro que indique su existencia. Después de preguntarle a 2 policías del metro y a 1 señor de limpieza que no saben cómo llegar, una señora que atiende un puesto de dulces me dice que se encuentra en la salida de la Línea 1 (Observatorio-Pantitlán) pero que para llegar tengo que cruzar toda la terminal hasta llegar a la salida N de la Línea 1. Después de cruzar la terminal de autobuses ubico el nuevo estacionamiento, éste se encuentra en la salida a la calle Raúl Salinas Lozano, Col. Adolfo López Mateos, Del. Venustiano Carranza, para llegar a él, hay que caminar sobre la calle Alberto Branif, Col. Aviación Civil, Del. Venustiano Carranza. El biciestacionamiento cuenta con una BiciEscuela sabatina que es impartida a niños de 4 a 14 años de edad en un horario de 9:00 a 13:00 horas, comenta el encargado de la tienda Benotto que se encuentra al interior del biciestacionamiento, aunque la Secretaría del Medio Ambiente, responsable del curso, planea extenderlo a otras edades. Para hacer uso de las instalaciones, es necesario llevar original y copia de la credencial de elector y comprobante de domicilio, además de contar con la tarjeta intermodal del GDF, una vez que se llevan los documentos se le toma una foto al ciclista y las bicicletas que serán resguardadas en el estacionamiento (máximo 2 por propietario) posteriormente se activa en la tarjeta del GDF un código para que se pueda acceder por la puerta principal. El estacionamiento tiene una capacidad para 416 bicicletas, el ejercicio de observación se hizo a las 7:00 de la noche y aún se tenían 291 lugares disponibles. El horario de atención es de lunes a sábado de 5:00 a 01:00 hrs. y los domingos de 7:00 a 24:00 hrs.

Transcripción de las entrevistas

Transcripción de la Entrevista hecha a Sandra

Entonces te decía... soy como sinónimo de movimiento o sea no me gusta estar como estática en un lugar o algo así no. Entonces las primeras nociones que recuerdo de bici pues...bueno antes de la bici te podría hablar de patines creo y un tiempo anduve en patines hasta que me caí y me fracturé el codo y quedé con la clavícula por fuera y como poquito después de eso me trajeron los reyes magos mi primera bicicleta.

¿Cuántos años tenías?

No, la verdad no me acuerdo. Exacto no sé, pero calculo como unos 8 o 9. Porque cuando me rompí la clavícula debí de haber tenido como unos 6, no como 7. Fue como un poco después. Aprendí a andar en bici porque mi hermana la que era la menor antes que naciera, me enseñó, entonces ella fue la que me enseñó, no me costó mucho trabajo sólo un rato de la mañana o de la tarde y ya. Nada más fue cosa de que aprendiera a mantener el equilibrio y ya, no tuve mayor problema.

¿En un solo día aprendiste a andar en bici?

No. En un ratito como un par de horas y pues ya todo el tiempo me la pasaba ahí por la casa donde vivía antes que es ahí por el Hospital La Raza (Delegación Azcapotzalco) y todo el día me la pasaba en la calle y toda la tarde, yo solita y no me importaba porque andaba en mi bicicleta, andaba dando vueltas por allí por la colonia y hasta que me aburría ya me iba a la casa. Y así hasta que crecí y ya no me quedó la bicicleta y entonces deje esa bicicleta, desde ese momento hasta que la volví a retomar saliendo de la universidad, en ese inter a veces agarraba la bicicleta de mi hermano porque mi hermano siempre tuvo dos o tres bicicletas, la usaba para ir al súper que ya era un poco más lejos o alguna cosa así, al mercado y a ese tipo de cosas, no, no soy como de ir en bicicleta, prefiero caminar para ir al mercado. Para mí la bicicleta es como sinónimo de distancias como de 5 para arriba, no me gusta como un lugar cortito, a menos que tenga que hacer algo muy rápido y que no me pueda ir caminando o no me pueda ir de otro modo es como me la llevo pero si es menos de 5 km prefiero no llevarme la bici.

Y también varía mucho, bueno cuando vivía acá en el norte variaba mucho en cuanto a mi movilidad, si venía al centro prefería tomar el metrobús y luego ecobici porque tengo la tarjeta de ecobici y que mi bici se quedará segura en la casa porque últimamente los robos de bicicletas han aumentado mucho desde hace como de tres años para acá. Entonces prefería que mi bici se quedará segura en la casa y tomar el metrobús un rato y ya, y si sabía que iba a venir a un lugar seguro como aquí que la puedo amarrar y la ves o a la casa de algún amigo o a un restaurante como éste que se pueda ver, no hay problema, ahí sí, pero si no, mejor la dejaba.

Me contaste que hiciste la ruta chichimeca, ¿en qué año fue?

Fue en 2012.

¿Cuánto tiempo duró?

Fueron aproximadamente 68 días, de la frontera norte de Tijuana a la frontera sur de ciudad Hidalgo, Chiapas, que bueno más bien... cruzamos a Guatemala a la primer ciudad que se llama Tucumán, bueno... algo así, no recuerdo el nombre exacto.

¿Qué tipo de experiencias te traes de haber hecho esa ruta?

Es un viaje que la verdad no tiene comparación con ningún otro de los que hecho, bueno, es el viaje más largo que he hecho en toda mi vida. Me gustó mucho viajar en bicicleta, te da otra perspectiva, otra manera de percibir las cosas, la gente, los olores, los colores, es vivir el viaje de otra manera. Creo que lo más importante, además de conocerse uno mismo y sus limitantes físicas y psicológicas es la convivencia con la gente. Creo que en un viaje en camión, en carro, o de otra manera no se vive igual que en bicicleta.

¿Cuáles son algunas de las barreras que se te presentan en la ciudad cuando viajas en bicicleta?

Las barreras creo que son mentales. Bueno... quizá ahorita lo digo muy fácil, cuando empecé a andar en bici me daban un miedo terrible los autos. En mis primeros viajes en bicicleta ya de grande pues, me daba un pánico que quería subirme a la banqueta, o sea, no te aguantaba mucho tiempo abajo de la banqueta quería o subirme a la banqueta o mejor dejar la bici porque me daba un pánico, me moría de miedo de tener un coche al lado, o escucharlo, entonces fue cuestión de empezar a practicar, dicen que la practica hace al maestro y sin duda, solo practicando se quita el miedo, bueno... no se quita el miedo, el miedo está ahí, el miedo es una constante siempre, creo que es lo que nos mantiene vivos, pero aprendes a controlarlo y lo puedes manejar.

¿Las primeras veces que anduviste en la calle fue sola o acompañada?

No. Bueno, algunas sí, pero en su mayoría no. Tenía un amigo que casi era mi vecino, bueno... era mi vecino más bien con el que hice dos o tres viajes en bicicleta muy cortos, en uno íbamos a conseguir chantilly para un pastel que creo que ni encontramos, pero fue una distancia como de 5 km, como de unos 7 km, entre 7 y 10 km y me acuerdo mucho de él ya después que empecé a andar en forma en bici porque él me decía: siempre tienes que estar atenta a lo que va a hacer el conductor, porque tú tienes que estar antes y reaccionar antes de lo que él va a hacer, o sea tienes que aprender a leer lo que van a hacer los conductores, y es algo muy cierto... tienes que ir todo el tiempo a las vivas, no puedes ir distraída ni 5 segundos porque en esos 5 segundos es donde te pasa un accidente, debes de estar en el aquí y en el ahora.

¿Crees que una bicicleta deba conducirse como un vehículo?

La bicicleta es un vehículo y como tal tiene sus pros y sus contras y sus beneficios, como te lo repito, es un vehículo como tal, si lo consultas en el Reglamento de Tránsito está catalogado como un vehículo, no motorizado, pero como vehículo.

Cuando aprendiste a andar en bicicleta ¿la usabas cerca de tu casa? ¿en los parques...? ¿vivías en un lugar donde no había muchos autos?

Pues la colonia tenía calles que no eran muy transitadas y tenía calles muy transitadas y pues yo buscaba las calles no transitadas y muy de vez en cuando casi nunca, había un parque, a media hora, a veces me iba al parque pero no era muy común, era más bien como terminar allí o cuando me cansaba ya me iba para allá.

¿Cuál fue tu primera experiencia en bicicleta?

Creo que el mejor sinónimo de la bicicleta es la libertad, te da mucha libertad, antes de irme a la ruta, pues había hecho cosas que creía que eran demasiado, 200 km habían sido como el máximo en un día y creo que parte del que haya agarrado la bicicleta de alguna manera, ha sido por esa cuestión de libertad, para mí la bicicleta es sinónimo de libertad y te permite llegar a lugares donde no te lo imaginas, es sorprendente cuando volteas dices ¡wao llegué de aquí allá!.

¿La utilizabas en tus trayectos cotidianos como medio de transporte?

No tanto... para mí la bicicleta empezó más como un asunto deportivo, entonces empecé a salir como 30 o 40 minutos como tres veces a la semana antes de hacer mi primera rodada formal, que fue hacia Toluca, fue un interestatal que se organizó hace muchos años, no recuerdo cuantos, como unos 5 o 6 años, como unos 6 a Toluca.

¿En aquél entonces ya estaban las rodadas que organizan los grupos ciclistas o todavía no?

Esa era organizada por un grupo de ciclistas y me llamo más la atención porque hice un video para promocionar esa ruta, entonces de alguna manera ya la conocía porque parte de esa ruta la hice en carro, no rodaba mucho, entonces la hicimos en carro y pues fue una buena experiencia, bueno ya después de haber hecho el video y todo, la hice rodando, sólo un par de kilómetros me subí a la barredora, faltaban 5 km, esa fue mi primera experiencia para meterme al mundo de la bicicleta pero siempre fue en el ámbito deportivo y ya de ahí como que di el salto a moverme en la ciudad en bicicleta.

¿Fue después de haber hecho esa ruta?

Un poco después.

¿Cómo es que te acercas a “Mujeres en Bici” y comienzas a participar como instructora?

Creo que fue más bien como por amigos, tenía un amigo que siempre me invitaba a rodar con Bicitekas que fue donde di más bien ese salto para llegar con Mujeres en Bici, entonces siempre me invitaba pero por alguna u otra razón no podía o no quería más bien, y después conocí a otros amigos que rodaban con Bicitekas con los que rodaba a veces los domingos, ellos fueron como que los que me jalaban a salir más en la noche, fue como complicado en un inicio porque como soy la más chica pues todos se pararon de pestañas en mi casa: ¡no, como te vas a ir a rodar de noche y tu sola! y ¡eres mujer! y blablablá, la inseguridad no estaba como ahorita no estaba tan pesado el país como es ahora pero también había que tener cuidado, y pues ya me avente el raund en la casa, salí avante y empecé a ir a rodar en la noche, entonces empecé a conocer gente y no faltaba donde conocía a alguien que fuera para el mismo rumbo o muy cerca, ya no me regresaba todo el tiempo sola, había un amigo que llevaba carro, a veces me daba raite y ya me dejaba muy cerca y pues cuando no iba él, pues ya me regresaba pedaleando sola, hasta que conocí a otro amigo que me invitó a rodar con Mujeres en Bici, nos conocimos en Bicitekas pero me invitó para allá, allí fue donde conocí a mi mejor amigo y desde ahí hasta la fecha somos como muy amigos y entonces ya nos poníamos de acuerdo para ir a rodar, bueno no siempre, pero la mayoría de las veces para ir a rodar con Mujeres en Bici. A Maritza y a Víctor los conocí antes de llegar a Mujeres en Bici por el primer amigo que me invitaba siempre a rodar en Bicitekas, creo que sólo una vez fui con él, y ya jamás los había vuelto a ver, no sabía que tenían un grupo que se llamaba Mujeres en Bici, y pues ya... las rodadas con Mujeres en Bici cuando llegué estaban padres porque rodaban más rápido que Bicitekas, había como actividades alternas, conocías gente y pues así poco a poco se fue dando, llegó el hacer un video, el empezar a dar cursos, capacitaciones y pues fue padre toda esa etapa con Mujeres en Bici, hubo de todo.

¿Cuánto tiempo estuviste con ellas?

Como dos años, más o menos, no todos los años en tiempo pero en ese lapso, iba y venía porque también tenía que trabajar y hacer otras cosas.

¿Participabas enseñándoles a otras mujeres a andar en bici?

Mujeres y hombres.

¿Qué dificultades encontrabas cuando le enseñabas a una mujer a andar en bicicleta?

Pues el miedo, básicamente es el miedo, es más fácil que nos den miedo los carros, los carros te imponen mucho, entonces creo que ese es el mayor miedo, aunque hay muchas que lo podían controlar y salían sin ningún problema.

Después del curso ¿se animaban a usar la bicicleta en sus trayectos cotidianos? o ¿crees que les costaba trabajo y necesitaban hacer recorridos con ustedes para sentirse seguras?

Creo que en general les cuesta trabajo, ¿porque?... no tengo la certeza pero me imagino que es inseguridad, es miedo, no logran vencer ese miedo y atreverse a dar el paso siguiente.

Las mujeres que se acercaban a ustedes para aprender a andar en bicicleta, ¿usaban la bicicleta de niñas? o ¿por qué se acercaban a ustedes?

La mayoría ya había utilizado alguna vez la bicicleta y sobretodo de niñas, el primer curso que dimos, bueno hablo en lo personal, lo di a un grupo de gente de Scotiabank, el banco y la mayoría de la gente de ese curso mencionaba que en algún momento cuando era niño habían aprendido a andar en bicicleta, bueno más bien a mantener el equilibrio porque andar en bicicleta realmente es otra cosa, andar en bicicleta no cualquiera, no es fácil, tienes que aprender a moverte, a saber que no debes de andar en las banquetas, a mí en lo personal me molesta mucho cuando la gente anda en bicicleta por la banqueta, porque te avientan la bicicleta como peatón sin piedad y eso no se vale, uno no puede pedir algo si no da lo mismo a cambio, no puedes pedir respeto a un automovilista que tampoco está bien que te avienten el carro, pero hay que respetarse unos a otros y mucha gente también en bicicleta anda en sentido contrario, eso tampoco está bien, creo que todos en algún momento lo hemos hecho, me incluyo, pero no está bien, creo que el mayor problema de México en ese aspecto es la educación, no se necesitaría tanta infraestructura, ni tantas cosas, ni separar esta calle es para tal y esta otra para tal, si la gente respetara y fuera educada.

¿Qué opinas del sistema Ecobici?

Es un muy buen sistema, sin embargo, volvemos a esa parte de educación, la gente no está preparada para él, por la falta de educación, no sé si hacerles un examen o que es lo que pueda funcionar para que manejen adecuadamente en México ese sistema.

Tenía entendido que les daban un curso de capacitación antes de inscribirse o más bien, después de inscribirse, los mandaban a tomar un curso en el paseo dominical “Muévete en Bici”

Ahorita lo desconozco y bueno... la tarjeta la obtuve por un curso que dimos, no recuerdo si fue a Scotiabank porque también dimos a Seguridad Pública, bueno a mí me tocó estar en dos cursos de Seguridad Pública, bueno... en uno casi lo complete y el otro a medias porque tenía esguince de muñeca, entonces no me podía subir a la bici pero era más bien como orientar a los que estaban aprendiendo a mantener el equilibrio, y también me tocó estar en la Bici Escuela, en la primer Bici Escuela, el año pasado en verano, estuve ayudando ahí y también en la Bici Escuela de Reforma, no recuerdo si fueron los dos o tres meses que estuve todos los domingos.

¿Cuál es el promedio de edad de las personas que se acercan a la Bici Escuela, son señoras? o ¿generalmente son adolescentes? ¿Qué tipo de gente se acerca a tomar el curso?

Hay de todo y un mes nos tocó dar a niños porque coincidió con Abril, entonces iba todo enfocado a niños, estuvimos capacitando todo el mes de Abril a puros niños.

¿Las señoras también se acercan? ¿Llevan a sus hijos a tomar el curso y ellas lo toman al mismo tiempo?

Sí. Ahhh... bueno y regresando a Ecobici cuando yo estuve más en contacto con el sistema no pedían nada, más que el comprobante de domicilio, el pago y ya, no pedían ni te daban un curso o más allá. Ahorita no sé cómo esté como la situación pero no creo que haya cambiado mucho.

¿Usas Ecobici cuando vienes al centro?

Aja...

¿En la zona en la que vivías usabas tu bicicleta?

Si

En ese lugar no había infraestructura como para usar la bicicleta, no había ciclovías, ni tampoco cicloestacionamientos, ¿para ti era complicado usarla aun sin toda esa infraestructura?

No

Por eso dices que es más un tema cultural

Así es, porque a mí en lo personal no me gustan la ciclovías, podría decirte que es la parte más insegura en la que he rodado y he rodado en todo el país, entonces es la parte más vulnerable para rodar porque en la de Reforma siempre hay autos estacionados, o sea los peatones piensan que es una extensión de la banqueta porque se ponen a caminar por ahí y los automovilistas piensan que es un estacionamiento para ellos, porque no hay día que haya circulado por allí que no haya un carro estorbando, esa es la de Reforma y la que está en Av. Chapultepec, bueno más bien en Izazaga, una vez me tocó que iba circulando sobre esa ciclovía y uno de los que va ayudándoles a los de los microbuses se bajó del microbús agarró un botador y lo aventó sin voltear a ver si iba alguien caminando y estuvo a punto de tirarme de la bicicleta.

¿Un botador? ¿Qué es un botador?

Un botador son los que... bueno no sé si se llame botador, pero son de los que utilizan para separar el carril confinado y bueno... si lo hubiera aventado y yo no hubiera ido atenta a lo que iba haciendo, por eso insisto en que no puedes andar en la bicicleta si no andas todo el tiempo en el aquí y en el ahora, porque me hubiera tirado... me moleste, le dije sus verdades y me fui, porque no es justo que

la gente haga eso y volvemos a lo mismo, es una cuestión de educación, que tenía que hacer levantando algo, y luego aventarlo, deja de levantarlo sin fijarse si podía lastimar a alguien más. Creo que la gente es como muy egoísta y solo piensa en ellos, no importa si puede tirar a otra persona.

Transcripción de la Entrevista hecha a Dora María

Dora María todos los días sale de su casa y se desplaza al consultorio en su bicicleta a las 6:00 a 6:30 am. Todos sus viajes al interior de Mixquic o a poblados cercanos como Tetelco los realiza en bicicleta sea la hora que sea. Entre los motivos de sus viajes se encuentra la compra cotidiana de alimentos, viajes a la tintorería, tortillería, etc.; además de viajes a Los Reyes, donde vive su esposo, para llevarle de comer (comida que ella prepara). Comenta que la bicicleta además de mantenerla en buen estado de salud es un excelente medio de transporte y le permite ahorrarse dinero en pasaje. Todos los días viaja a ver a su esposo por lo menos 5 veces al día, viajar en bicicleta le permite ahorrarse por lo menos \$25 (el costo por pasaje es de \$5 por viaje). No utiliza el mototaxi porque no es seguro, bota mucho y han ocurrido muchos accidentes.

Cuando hace viajes más largos utiliza otros medios de transporte como el taxi o el microbús, depende a dónde deba trasladarse.

Comenzó a usar la bicicleta cuando era niña, su papá le enseñó. La dejó por un tiempo y la retomó a los 13 años, después la volvió a dejar por motivos escolares y a los 24 años la volvió a retomar. A ella siempre le ha gustado hacer ejercicio, todos los días corría y utilizaba la bicicleta, recorría al menos 3 km de ida y 3 km de regreso sobre Av. General. Cuenta con 3 bicicletas, 2 de montaña y 1 urbana. Le gusta usar la bici de montaña porque es cómoda.

Entre las barreras para el uso de la bicicleta encuentra el uso de bicitaxis y mototaxis, además de problemas en las vialidades como topes o baches. Sugiere que para aumentar el uso de la bicicleta en su localidad se convenza a las mujeres de que es un medio de transporte efectivo.

Transcripción de la Entrevista hecha a Isabel

Uso la bicicleta desde que tenía como 12 años, mi primera bicicleta me la regaló mi papá y ésta me la compró mi esposo. Uso la bicicleta para hacer el mandado, ir a dejar los almuerzos al campo. Recorro diariamente 2 horas en bicicleta. La ocupo todos los días, nada más la ocupo por decir... cuando vengo a dejar a mis hijas a la escuela, las vengo a dejar, voy a mi mandado y regreso, esto es cuando tengo la bicicleta, cuando no la tengo es un sábado o un domingo porque se la lleva él (su esposo) al campo pero entre semana si la ando trayendo yo.

¿Tienes dificultad para transportar a tus hijas en la bicicleta?

En el día me traigo a las dos en la bicicleta pero en la noche ya nos tenemos que ir caminando porque como ya es noche corremos más peligro y nos podemos caer, ya ves cualquier accidente que pasa, algún loco que pase de repente nos podemos caer. Los autos son un peligro para la bicicleta y más llevando niños.

¿Hay robo de bicicletas aquí?

Yo que sepa no.

Cuándo vas al mercado ¿dónde dejas tu bicicleta?

La dejo nada más a la vigilancia, tampoco la puedo dejar una cuadra antes, ¿verdad? Si voy al mandado la dejo allí cerquita de la tienda o la dejo en la esquina y en lo que estoy pidiendo me estoy asomando de mi bicicleta.

¿Por qué usas la bicicleta?

Porque a mí se me hace más fácil andar en bicicleta que venir caminando hasta el pueblo.

¿Dónde vives?

Vivo aquí en Mixquic pero del lado del campo.

¿Cómo a cuánto tiempo?

Caminando es kilómetro y medio, pero en bicicleta es menos por lo rápido que va uno y caminando va uno más despacio.

¿Hay más mujeres que usan la bicicleta aquí o más hombres?

Mujeres y hombres.

¿Qué barreras encuentras para que las mujeres puedan usar la bicicleta?

Los baches, porque pasa uno y sin querer ya se lastima uno, si no vas agarrada duro de la bicicleta en un bache te puedes caer fácilmente, pero si vas despacio y te fijas por dónde vas manejando, no hay peligro.

¿Qué sugerirías, aquí en Mixquic, para aumentar el uso de la bicicleta en las mujeres?

Que les permitiría hacer más ejercicio y así menos aumentamos la obesidad. Yo soy delgada y como te digo ocupo la bicicleta y pues no engordo, si yo quisiera ser gordita por el uso de la bicicleta adelgazo. Recomendando andar en bicicleta y tomar agua, pero si a cierta hora la bicicleta, tampoco puedes andar todo el día porque también tiene uno que descansar.

Cuándo haces viajes más largos, cómo al centro del DF, ¿cómo le haces?

Me voy transbordando, no me voy en bicicleta. Me voy en pecera al metro Tláhuac y de allí al centro. Uso la bicicleta solamente para hacer recorridos al interior de Mixquic o cuando voy a Valle de Chalco que es de vez en cuando.

Transcripción de la Entrevista hecha a Concepción

¿Cómo aprendió a andar en bicicleta? (quién le enseñó, cuántos años tenía, dónde la usaba, con quiénes la usaba)

A los 6 años más o menos, aprendí yo sola, era una bicicleta de mis hermanos, era una bicicleta pequeña. La usaba en la calle con mis hermanos.

A partir de entonces ¿Ha dejado de usarla? ¿Por qué? ¿Cuándo volvió a utilizarla? ¿Por qué?

No la he dejado de usar

¿Sabe manejar entre los autos?

Si

¿Sabe cambiar una llanta o darle mantenimiento a su bicicleta? ¿Cómo aprendió?

No, no lo sé hacer. Cuando mi bicicleta necesita mantenimiento la mando a arreglar.

¿Qué tipo de ciclista se considera? (novato, intermedio, experimentado)

Intermedia

¿Conoce el Reglamento de Tránsito?

No

¿Sabe cómo debe estacionar su bicicleta para reducir el riesgo de robo?

Si

¿Sabe qué hacer en caso de que le roben la bicicleta o sufra algún accidente?

No

¿Además de la bicicleta utiliza otros medios de transporte? ¿Cuáles?

No, bueno... el camión, el metro.

¿Qué distancia acostumbra a recorrer en bicicleta? (puede medirse en tiempo o kilómetros)

La manejo aquí en la Delegación Azcapotzalco, lo más lejos que la he usado es a la delegación. La agarro todo el día, voy aquí a la tienda, voy al pan, voy así... la agarro en ratitos.

**¿Utiliza la infraestructura ciclista? (ciclovías, biciestacionamientos, bicipública)
¿Qué opina de ella?**

La ciclovía, pero no la respetan los coches, porque me he ido por la ciclovía y se meten los coches, están estacionados camiones, coches, lo rebasan a uno, hay una ciclovía aquí todo esto (se refiere a la ciclovía de Azcapotzalco), entonces cuando la inauguraron yo iba, iba a la delegación a San Martín, a Azcapotzalco usando esa vía, pero en medio había camiones estorbando la ciclovía y luego se suben los coches, por rápido se metían a la ciclovía porque como veían que era muy poco... como te diré... que ahí no había coches, ellos intervenían en la ciclovía, o sea, está la avenida de los coches y esta ciclovía, entonces ellos para atravesar y evitarse el tráfico se metían y nos estorban.

¿En qué tipo de calles prefiere circular en bicicleta? (tranquilas, rutas directas)

No pues calles tranquilas, si no me avientan.

¿Le da miedo andar entre los autos?

No, si me da miedo porque ya me han aventado, en un alto, haz de cuenta... está el alto no, entonces dije, ya no alcanzo a pasar, entonces dije me paso por atrás y en el último carro me le meto y me paso, y que el carro me avienta y me alcanza a pegar en la llanta de atrás, entonces me despierto y me levanto bien enojada y me le aviento, sino me paro me hubiera aplastado, y yo ya estaba por subirme a la banqueta.

¿Utiliza las banquetas?

Si, la verdad, porque es mejor.

¿Y no se molestan los peatones?

No, porque yo también tengo que respetar.

¿Y para usted es importante que haya ciclovías?

Si, si es importante porque igual pueden manejar niños, pueden manejar viejitos, puede manejar gente grande, pero por lo mismo, de que los automóviles piensan que todo les pertenece, pues no...

Aunque la edad es lo de menos, porque jóvenes o grandes te apachurran, ¿tú crees que el peatón te va respetar borracho por ser joven o por ser grande?, ¡no!, esta borracho, entonces te va a ver como bulto, no te a ver la edad.

¿Para usted las condiciones de la superficie del terreno son importantes para viajar en bicicleta?

Sí, porque cuando hay tierra te derrapas.

¿Los baches le incomodan?

No, al contrario, me ayudan a ganarle a los carros, porque ellos se tienen que detener y yo si alcanzo a pasar.

Ah, ¿los topes?!

Los baches son esos, ¿no?

No, más bien son los hoyos que hay en el pavimento

A pues sí, como no, te matas ahí, porque tú vas encarrerada, te metes en un hoyo y ¡pas! (te caes) y se poncha tu llanta en eso, o algo.

¿Usted tiene hijos? ¿Cuántos?

Sí, tengo 2, son grandes y usan la bici.

¿Cuándo ellos eran pequeños usted los transportaba en la bici?

Sí, yo les enseñé también a andar en bici.

¿Y cómo los transportaba? ¿Usaba el cuadro de la bici?

Tenía un asiento y el otro lo llevaba adelante, tenía porta asientos y el otro lo llevaba adelante, estaba chiquito.

¿Cómo cuántos años tenía?

Chiquitos, bebes, tenían como un año.

¿Y no le daba miedo?

No, porque tú tienes que tener cuidado, llevas a tu bebe, ¡no manches!, aun así, hay que tener cuidado.

¿Cómo es un día normal en su vida y que uso le da a la bicicleta?

Para todo, para mi mandado, para recorrer una distancia, para irme a una fiesta, para irme a un mandado, a cualquier cosa, por ejemplo si tengo que ir de aquí a la otra colonia, la uso, al mercado, al súper o así, me llevo mi bici.

¿Y cómo carga sus cosas? ¿en una canasta?

Tengo ya mi canasta pero no la he puesto, me las cuelgo así, en el manubrio, en bolsas, pero es mejor así, en la canasta o en un portabultos.

**¿Viaja en bicicleta a cualquier hora del día? ¿En qué horarios prefiere utilizarla?
¿Por qué?**

Cualquier día, a cualquier hora, en la noche también ando, iba por mi hijo a la secundaria diario, diario, en la bici, el caminaba (risas) y yo me venía en mi bici.

El clima, la lluvia o la temperatura, ¿afectan su decisión de usar la bicicleta?

La lluvia, porque se te puede derrapar, no te agarran bien los frenos, el sol no importa, pero la lluvia si, te derrapas.

Entonces, ¿prefiere no usarla cuando llueve?

Pues no, si es necesario si la uso.

¿Usa impermeable?

No, así, el chiste es correrle.

¿Utiliza aparatos electrónicos para organizar sus viajes? (planificar las rutas)

No

¿Considera que la bicicleta es un vehículo?

Si, muy bueno, un día se me descompuso mi bici, se echó a perder y no tenía dinero para comprarme una, la vendí y dure como 6 meses sin bicicleta, me dolían mis piernas, se me hinchaban, aparte por mi peso, ¡¿no?!, entonces ya mi padre santísimo me compró una bici, ésta (señala su bici), nuevecita, en 700 pesos, cuando me subí a la bici, le dije ¡hay mi amor como te extrañaba! (risas) porque empecé a pedalear y se te activa la circulación de las piernas, cuando tú haces éste movimiento (se refiere a tomar el manubrio para manejar) esto de aquí (se refiere a las articulaciones de las muñecas), no sé si es por la edad, te vuelvo a repetir, ya me dolían las muñecas por falta de... no sé si es la... como se llama...la menopausia, o no sé qué...pero ya me dolían las articulaciones de las muñecas, entonces tienes que hacer fuerza para... si tu manejas la bici, en un bache o un tope tú tienes que maniobrar, o alguien que se te atraviesa, un niño o una pelota, tienes que agarrar fuerza, entonces es cuando tú te agarras con las manos, entonces ya mis manos como se hicieron fuertes, y en mis piernas este... luego luego sentí un alivio en mis piernas como no te imaginas, de verdad le dije ¡hay mi amor como te extrañé!, porque mi esposo cuando se me hinchan mis pies, me soba mis pies, me da masaje, entonces te activa tu circulación, entonces la bicicleta no la cambio por nada, porque sientes bien rico, como te va circulando tu sangre, sientes como se te deshinchon, no te pesan, o sea, ve mi peso, entonces la bici para mí, de lujo eh...entonces yo de edad me ven y pues yo feliz en mi bici.

Entonces ¿la utiliza por motivos de salud?

¡No!, ¡porque me gusta!, me gusta, porque si fuera por salud, a veces no puedes por la cintura.

¿Y por motivos económicos?

No, porque mira, a veces te sale más caro, que porque los frenos, que porque el aceite, que porque tienes que cambiarle la cámara.

¿Forma parte de alguno de los grupos de ciclismo urbano?

No

¿Ha participado en alguno de los eventos que organizan los grupos de ciclismo o el gobierno para incentivar el uso de la bicicleta?

No

¿Qué opina su familia de que use la bicicleta?

Pues bien, que me hace bien, y aparte les da gusto porque dicen pues ¡cómo a su edad y anda en bici!, soy la única de mis hermanas que anda siempre en bici.

¿Cuántas hermanas tiene?

Tres

¿Y ellas no han sido motivadas por usted para andar en bicicleta?

Una de repente anda en bici, de repente, pero no, una tiene varices, más que yo, le he dicho que ande en bici y no quiere, le da flojera o quien sabe o le da miedo.

¿Generalmente viaja sola o acompañada?

Sola

¿Qué tipo de ropa prefiere usar para viajar en bicicleta?

Aguada, por lo mismo, para que no se me atore, porque si la traes muy apretada no te deja circular.

¿Cuáles cree que sean las barreras que no permiten el uso masivo de la bicicleta en la ciudad?

Los autos, no respetan al peatón y no nos respetan a nosotros los ciclistas, se avientan, fíjate, tú vas y tienes que dar el paso tú en vez que ellos te lo den, es cuestión de respeto de los automovilistas.

¿Qué propondría para incentivar el uso de la bicicleta entre las mujeres?

Que hubiera respeto, porque muchas, por ejemplo mi hermana, yo creo que tiene miedo, por eso no anda en bici.

¿Usted se ha sentido acosada por los hombres por ser mujer y andar en bicicleta?

Una vez un viejo baboso dijo: “ustedes tienen la culpa que uno les dé una nalgada” y le dije ¿Por qué? Y dijo: “porque andan en bici con pantalones y uno se imagina otra cosa” aparte dijo: “las mujeres antes andaban con falda, ahora ya andan con pantalones” y le dije: “pues a mí el que me toque va a llegar directo y sin escalas hasta donde no de un cachetadón que le meta”. Si, te está diciendo que tu provocas porque andas en pantalón en bici, por la posición o no sé qué, está todo idiota, que piensa en su cabeza no sé qué, ¡qué le pasa! A mí me lo dijo el viejo, y me hablaba, o sea que si era mi amigo, ¿no?!, entonces te imaginas los que no te hablan que piensan de ti, yo si le dije, uy... te vuelo la cabeza, te dejo como el exorcista, del cachetadón que te meta, te está avisando que por eso uno provoca, ¡no!, ahora resulta que no puede salir uno a la calle con bici y con pantalones, ni modo que traigas falda, ¿no?!

Hay algunas mujeres que si usan falda

Traen short

Fin de la entrevista...

Comentarios fuera de la entrevista

Fuera de la entrevista, la señora Concepción comenta que en una ocasión, cuando era pequeña, iba en su bici por la calle y quedó debajo de un tractor y que si no es por su tamaño, le hubiera cortado la cabeza. Añade también que cuando era más joven, rentaban bicicletas en su colonia pero como en ese entonces no existía la credencial de elector, no había manera de identificarse y se las empezaron a robar. El local ya no existe desde hace como 15 años, pero ella solía dar la vuelta en una de esas bicicletas con sus amigos de la cuadra.

Transcripción de la Entrevista hecha a Marlene

¿Cómo aprendiste a andar en bicicleta?

Aprendí como a los 6 años cuando me la trajeron los reyes, me enseñó mi abuelito, la usaba en el patio o en la misma calle en donde vivía (Antonio Neri, Col. Martín Carrera, GAM). Me acompañaba mi abuelito y mi abuelita.

A partir de entonces ¿Has dejado de usarla? ¿Por qué? ¿Cuándo volviste a utilizarla? ¿Por qué?

La dejé de usar y hasta hace como cuatro meses la volví a usar. Decidí volverla a utilizar como medio de transporte para venir a visitar a mi mamá y a mis abuelitos y a la familia de Bruno (su pareja, ellos viven en la Av. Martín Carrera).

¿Con qué frecuencia utilizas la bicicleta?

Normalmente nada más fines de semana, cuando está Bruno (su pareja) porque como yo no aguanto a Natalia en la bicicleta porque la tengo que traer atrás, pues el que se la lleva es él. Cuando vengo a visitar a mi abuelita él se la trae atrás y yo me traigo la bici sola. Vivo en un departamento en un tercer piso, por eso yo no puedo usar la bici entre semana porque tendría que bajarla tres pisos y si se me dificulta.

¿Dónde la guardan?

En la entrada del departamento porque tampoco dentro de la unidad hay lugares donde poner la bicicleta. La guardamos dentro del departamento pegadas a la pared junto al comedor.

¿Entonces prefieres que Bruno se lleve a Natalia porque ella se mueve mucho en la bicicleta?

Si, cuando está en la bici a veces se asoma para ver hacia adelante, entonces se carga el peso y yo no la aguanto. Siento que me puedo caer con ella, me puede tirar su mismo peso porque si está bien pesada.

¿Y cuánto le costó el asiento a su abuelita?

Creo que como 700 pesos.

¿Y antes Bruno la cargaba en el cuadro?

Como estaba más chiquita, tenía como un año, la sentaba en el manubrio y ella se agarraba de los puños.

¿Y Bruno desde cuando usa la bici?

Creo que desde siempre, creo que la que tiene la compró desde los 15 años y hasta la fecha.

¿La bici que tiene Bruno (su pareja) está adaptada para que Natalia (su hija) se venga atrás?

Si, tiene asiento.

¿Te da miedo que Bruno se traiga a Natalia en la bicicleta?

Pues no, como él ya sabe andar.

¿A ella le gusta que la traigan en bicicleta?

Si

¿Cuántos años tiene Natalia?

2 años

¿Sabes manejar en el tráfico?

Pues como me van cuidando mi cuñado y Bruno (su esposo) pues es más fácil, ya si veo que están muy pegados los carros me trato de orillar más o ir detrás de uno de ellos.

¿Quién es el que va dirigiendo?

Carlos (mi cuñado) es el que va primero porque es el que va más rápido, yo en medio y Bruno atrás porque él es el que va más tranquilo por la niña.

¿Sabes cambiar una llanta o darle mantenimiento a tu bicicleta?

No

¿Qué tipo de ciclista te consideras? (novato, intermedio, experimentado)

Yo digo que nueva, porque no tiene mucho que la uso.

¿Conoces el Reglamento de Tránsito?

No

¿Sabes cómo estacionar tu bicicleta para reducir el riesgo de robo?

Pues cuando vamos al centro comercial como no hay lugares donde se puedan estacionar las bicicletas buscamos algún poste o algún lugar donde se puedan amarrar que este a la vista, pero normalmente cuando salimos la dejamos en casa de su abuelito (de Bruno, su esposo) o en casa de nosotros (la de sus abuelitos, Antonio Neri).

¿Utilizas alguna cadena o un candado especial?

Si, las amarramos para que no se las roben.

¿Alguna vez te la han robado?

Si, una vez.

¿Dónde? ¿En el centro comercial?

No, en mi casa (risas).

¿Sabes qué hacer en caso de que te roben la bicicleta o sufras algún accidente?

No

¿Te animarías a usar la bicicleta sola o sólo acompañada?

Si, la he usado sola, pero en la madrugada, entonces...creo que es diferente, no, usarla en la madrugada porque ves que casi no hay carros, a las 2, 3 de la mañana ves que casi no hay carros, andaba yo como si nada.

¿La usaste en tu calle, en tu colonia, o dónde la utilizaste?

De aquí (Antonio Neri), me fui hasta mi casa cuando vivía en la Díaz Mirón.

¿Y qué sentiste?

Lo único que me daba como pendiente es que los semáforos a esa hora ya ves que no funcionan, nada más era así como que cuidarte y ya.

Cuándo te vienes con Bruno y con su hermano, ¿respetan los semáforos?

Si

¿Crees que la bicicleta es un medio de transporte económico?

Pues siento que es más económico y práctico porque a veces cuando hay tráfico llegas mucho más rápido en bicicleta que en auto, aparte no contamina, es más ecológico.

¿Cuánto tiempo te tardas en llegar de tu casa a Martín Carrera?

Como 20 minutos.

¿Cuánto dinero te ahorras?

\$5 de venida y \$5 de ida, por cada uno (su esposo y su cuñado). A Natalia todavía no le cobran porque está muy pequeña.

¿Qué distancia recorres diariamente en bicicleta?

No la uso diariamente. La uso para ir al centro comercial o al mercado.

¿Y el mercado, más o menos a que distancia queda de tu casa o a cuánto tiempo?

Como a 5 o 10 minutos.

¿Y has usado la bici para ir al mercado?

Sí, pero si es como muy estorbosa, porque mientras hago las compras voy jalando la bicicleta.

¿Por qué?

Porque tienes que pasar entre los puestos y la gente.

¿No hay lugar donde la puedas estacionar?

Como está cerca del metrobús que está sobre Eduardo Molina si hay para estacionarla, pero no le da confianza a Bruno (su esposo) porque hay muchos vaguillos jugando frontón y le da miedo que se la vayan a robar, que corten el cable de la cadena y se la lleven.

¿Cuándo vas al mercado prefieres irte caminando o en otro modo de transporte?

Si, en metrobús, porque es más cómodo.

¿Dónde cargas las cosas que compras cuando vas al mercado en bicicleta?

En una mochila, o ahorita también en una canasta de la bici.

Si hubiera un lugar donde pudieras estacionar la bicicleta de forma segura, ¿la utilizarías para ir al mercado?

Si

¿Utilizas la infraestructura ciclista? (ciclovías, biciestacionamientos) ¿Qué opinas de ella?

Si, la ciclovía de Eduardo Molina. En la estación que está cerca del tianguis que se pone el sábado, no estaciono la bici porque te digo que se ponen a jugar los chavos frontón pero te digo que se ven así como de dudosa procedencia.

¿Cómo son esos biciestacionamientos?

Haz de cuenta que tienen como un techito y son como cuadraditos.

¿Y has observado que dejen muchas bicicletas ahí?

No, casi no hay.

¿En qué tipo de calles prefieres circular en bicicleta? (tranquilas, rutas directas)

Normalmente ahorita, a donde nos acabamos de mudar que es en San Juan de Aragón tomamos la ciclovía... ¿Dónde está el metrobús?... ah... sobre la Av. Eduardo Molina, llegamos a San Juan de Aragón, tomamos la Av. San Juan de Aragón y de allí hasta Martín Carrera.

Prefiero andar en calles tranquilas pero por ejemplo por San Juan Aragón o en Eduardo Molina que es donde está la ciclovía también me siento cómoda porque son avenidas anchas y no se te pegan tanto los carros.

¿Y entre calles?

Pues sí, como ahorita he aprendido a andar por Bruno y su hermano...si se me hace ya un poco más fácil pero a veces si está un poco más difícil porque donde transitan mucho los carros tienes que estarte esperando o cuidarse de un carro grande porque no pasas o te llevan.

¿Qué opinas de la ciclovía? ¿Crees que es cómoda?

Pues sí, a la vez dicen que es preocupante que un carro se llegue a meter porque si lo han hecho, pero yo nunca he visto.

¿Te han gritado algo en la calle por usar la bicicleta, o sientes acoso por parte de los automovilistas?

No, bueno yo no, pero Bruno me ha dicho que si les avientan a veces el microbús, o les avientan los carros, son muy agresivos.

¿Te han echado algún piropo en la bici?

Sí, pero ya tengo la costumbre, ya no les hago caso.

¿Para ti la superficie del terreno es importante para viajar en bicicleta? (terreno plano o con pendientes)

No importa que tengan pendientes pero por ejemplo cuando hay tierra, por ejemplo ahorita que están haciendo el metrobús en San Juan de Aragón, pues si, te derrapas en la bicicleta, o sea si está un poquito más complicado.

¿Trabajas?

Por el momento no estoy trabajando o estudiando pero a futuro yo creo que ya voy a trabajar.

¿Cómo es un día normal en tu vida y que uso le das a la bicicleta?

La utilizamos los fines de semana o si vamos a ir al centro comercial, por ejemplo en la noche, pues la ocupamos para eso, la dejamos afuera y hacemos las compras porque nos queda cerca, bueno, relativamente.

Casi no la uso entre semana, porque como estoy sola, no puedo llevar a Natalia atrás, a menos que vaya ir al centro comercial con Bruno, porque si estoy sola pues no salgo, bueno, en bici.

¿Siempre que la usas por lo regular es acompañada de Bruno o con tu cuñado?

Si

¿Viajas en bicicleta a cualquier hora del día?

Pues a todas horas.

¿Te gusta más viajar en la mañana, en la tarde o en la noche?

Yo siento que es igual, porque como voy por calles transitadas, a lo mejor por eso siento que es igual, ¿no?, pero yo siento que no hay mucha diferencia.

¿Y te da miedo pasar entre los autos?

Al principio si pero ahorita ya me estoy adaptando.

¿Y qué parte de la calle utilizas?

Casi siempre me orillo a la derecha para que precisamente no me vayan a aventar el carro.

El clima, la lluvia o la temperatura, ¿afectan tu decisión de usar la bicicleta?

Pues yo nunca he andado lloviendo pero creo que ahí si te afecta porque se moja el asiento o te salpicas toda el agua, o solo con un impermeable.

¿Generalmente la has usado con sol?

Si, con sol o en la noche.

¿Utilizas alguna ropa especial?

No, como ande.

¿Zapatos especiales?

No, con todo tipo de zapatos la he usado pero prefiero zapatos planos para poder pedalear bien, para que no se atore el tacón.

¿Utilizas la tecnología para escoger tus rutas? (Internet, celular)

Normalmente Bruno y mi cuñado son los que me dicen por dónde es, pero de por sí ya conocemos la ruta porque es la que siempre usamos.

¿Qué opinas de usar la bicicleta como medio de transporte?

Pues yo siento que es más práctico y más rápido aparte de que es más ecológico, pero si haría falta tener ciclovías en algunas avenidas y que haya respeto hacia los ciclistas porque mucha gente no te respeta.

Quienes creen que respeten más a los ciclistas, ¿los peatones?, ¿los automovilistas?, o ¿ninguno de los dos?

Pues ninguno, porque por ejemplo luego los peatones se paran en la ciclovía, cuando van a cruzar la calle se paran ahí en medio, por ejemplo hay vendedores que también se van atravesando, o por ejemplo hay gente que baja a las personas de sus microbuses o de sus camiones a media calle y si tú vas pasando en la bici y de repente baja la persona, pues te la llevas.

¿Utilizas alguna campanita para avisarles o simplemente te detienes?

No, nos detenemos, para que bajen, pero si hay un día en que no te des cuenta y vaya a bajar al mismo tiempo pues te lo llevas.

¿Formas parte de alguno de los grupos de ciclismo urbano?

No, nunca he ido pero si quisiera.

¿Has participado en alguno de los eventos que organiza el gobierno para incentivar el uso de la bicicleta?

No, pero me gustaría ir a los recorridos de los domingos. A Bruno y a mi cuñado les dan ganas de ir, pero hasta ahorita no se porque no hemos ido.

¿Qué opina tu familia de que uses la bicicleta?

Pues, no me han dicho, pero yo creo que está bien.

¿Qué opinan Bruno y tu cuñado? ¿Ellos fueron los que te animaron a usarla?

Si porque como se llevan a Natalia y a veces pues no había quién me llevara a mí, por eso decidieron que mejor yo usaré la bicicleta.

La bicicleta que usas, ¿te la regalaron o tú la compraste?

Se la regalaron a Bruno, uno de sus primos y él me la regaló a mí.

¿Y qué tipo de bici es?

Es una bicicleta grande.

¿Cuáles crees que sean las barreras que no permiten el uso de la bicicleta en la ciudad?

Creo que ya te había dicho, ¿no?, los carros, y que no hay respeto.

¿Qué propondrías para incentivar su uso entre las mujeres?

Pues que hubieran más ciclovías, había campañas incluso para que aprendieras a andar en bici en la calle, pues que fueran más frecuentes.

¿Qué tipo de campañas?, ¿de sensibilización?

Sí, creo que vi alguna vez una de que te enseñaban como puedes andar en bici en la calle y creo que allí sí te daban lo de tránsito, que señas debes hacer.

Transcripción de la Entrevista hecha a Fernanda

¿Cómo aprendiste a andar en bicicleta?

¿Cómo aprendí? Pues mi papá se enterco en que aprendiera, aprendí en el Parque España.

¿Cómo a los cuantos años?

Como a los 6, por ahí.

¿Ibas siempre con tu papá o tu familia? o ¿solías ir al parque sola?

A esa edad iba con mis papás, después más grande ya solía ir sola con mis vecinos de la cuadra.

A partir de que aprendiste a andar en bicicleta ¿dejaste de usarla algún tiempo o siempre la has utilizado?

No, si la he dejado de usar. Aprendí a los 6, tuve una bici una temporada, después no me acuerdo que le paso, murió, y por ahí de los 11 me regalaron una bicicleta otra vez mis papas, ya una bicicleta más grande, de carreras, nunca hice en esa como deporte pero si la usaba como de paseo, para divertirme, después la dejé de usar muchos años, muchos, muchos años y cuando la volví a usar fue cuando aparecieron... bueno... por ahí en la prepa y demás, de repente usaba pero ya no tenía bicicleta, no me acuerdo que le paso a la mía, se arruinó, algo así, por ahí alguna vez que iba de viaje rentaba alguna bici y después cuando aparecieron las Ecobici fue cuando volví a usar, pero había pasado... no sé yo la había dejado de usar la última vez como a los 17 años y la volví a usar de repente a los 36, más o menos.

¿Y te costó trabajo volverla a agarrar?

No, o sea la primera vez sí, pero así como los primeros 10 minutos.

¿Sabes manejar entre los autos?

Sí, pero no lo hago, o sea lo evito, porque creo que es muy arriesgado.

¿Qué calles prefieres usar para andar en bici?

Circulo básicamente por esta zona, calles tranquilas, no me meto a ejes importantes, lo evito, o sea lo hago, si lo hago lo hago sólo de día y calles muy específicas que conozco, si es una calle más grande uso la ciclovía, como en Reforma, normalmente uso ciclovías cuando hay, y cuando no, pues me busco calles pues generalmente tranquilas, porque creo que no hay ninguna cultura de los automovilistas, no te respetan, te echan el coche encima, te rebasan a toda velocidad sin bajar la velocidad nada, a un milímetro, entonces yo... me cuido mucho, no suelo circular por calles muy grandes sobretodo donde haya circulación muy rápida, de alta velocidad.

¿Sabes cambiar una llanta o darle mantenimiento a una bicicleta?

No, hace millones de años que no lo hago... no, uso las Ecobicis y la verdad es que nunca lo he necesitado, recientemente, además como que están bastante bien, yo recuerdo que a mi bicicleta solía a cada rato joderse la cadena, yo la cambiaba, la extendía, le arreglaba la cadena, nunca me paso que se me ponchara la bicicleta, ahora, si se dónde puedo llevarla, conozco varios sitios en la zona a donde puedo llevarla a arreglar pero nunca lo he necesitado desde que la uso de nuevo.

Como las Ecobicis tienen lugares fijos para estacionarse no es necesario que tú las dejes en algún lugar, ¿verdad?

No, lo que me pasa es que si alguna no funciona bien o si esta ponchada... además esas yo no sé si uno puede arreglarlas, yo creo que no, más bien la cambio... además hay como un código para que sepas cuando tienen alguna

cosa de que no funciona bien, que te ponen el asiento como volteado, entonces ya sabes que esa bici tiene algo y ya no la agarras y si te la da, la devuelves inmediatamente y la cambias.

Entonces, ¿Tienes la tarjeta de Ecobici? ¿Desde hace cuánto tiempo?

Casi desde que salieron, poquitos meses después de que apareció el sistema.

¿Y te dieron algún curso especial para usar las Ecobicis?

No, es un sistema bastante fácil, se entiende muy rápido, me lo explicaron y la verdad es que está muy fácil.

Además de utilizar Ecobici ¿utilizas otros medios de transporte?

Sí, pero no bicicleta yo no tengo una bicicleta propia, no tengo espacio donde guardarla y además tendría que cargarla dos pisos, cargo la de mi hijo y ya bastante espacio ocupa la de mi hijo y pesa mucho como para tener otra, uso pues básicamente transporte público, uso el metrobús, a veces el metro y el trolebús, el trolebús lo uso mucho, el metrobús y el trolebús es lo que uso mucho además de la bici, por ahí a veces auto pero no tengo auto.

¿Qué tipo de problemáticas encuentras para las mujeres en los transportes que usas?

La principal cosa que a mí me hizo retrasar un poco a no sacarla inmediatamente cuando salió es que mi hijo era pequeño en ese momento y yo tenía que trasladarme con el casi siempre, y las Ecobicis no tienen un espacio para poner a los niños, o sea, no existen Ecobicis con sillita para niños, entonces yo no las usaba mucho por eso, además, normalmente circulaba con él, y con él no circulo en bici, o sea, con él a veces vamos de paseo en bici, pero con él no circulo en la bici, en la calle no.

¿Él se lleva su bici cuando van al parque?

Cuando vamos de paseo si, al parque o al Ciclotón o algo así, pero no circulamos en la calle con su bici, porque a mí no me parece seguro.

¿Y cuántos años tiene tu niño?

11

¿Qué distancia recorres en bicicleta regularmente?

Pues los recorridos más largos son normalmente como de la Condesa hacia el centro, el Zócalo, o de la Condesa a Polanco, la uso diario, es raro el día que no la uso, pero normalmente son recorridos cortos, el más largo es éste que te digo, no voy a lugares donde no hay Ecobici, y no me aventuro a zonas donde no hay manera de pasar por calles seguras, por ejemplo a Polanco solamente voy si puedo cruzar por dentro de Chapultepec, sino no voy, porque no me voy a meter al circuito en la bici, porque no quiero morir aplastada, por ejemplo, deje de usar

el metro mucho a partir de que puedo usar la bici, porque yo por mi trabajo voy mucho al centro y casi siempre tenía que ir en metro, porque es más fácil además llegar al centro en metro, por todo no, porque siempre hay alguna cosa en el centro entonces así puedes llegar y salir, y desde que hay Ecobici, solamente cuando llueve y no me queda otra opción, entonces uso el metro si no, difícil, y además disfruto el paseo, voy y vengo, hago ejercicio y al mismo tiempo me salgo del metro (risas).

En trayectos pequeños, ¿prefieres caminar o usas la bici?

Bueno, yo camino mucho pero...depende de la prisa que tenga, si tengo prisa, normalmente uso la bici, cuando no, camino, pero hay como trayectos que suelo hacerlos siempre en la bici.

¿Ya tienes tus rutas bien marcadas?

Sí, siempre es como la misma zona, o sea siempre circulo entre la Condesa y la Roma, porque, o sea mi trabajo, y la escuela de mi hijo, y mis amigos, y mi familia todo está más o menos cerca, entonces tengo esa ventaja la verdad, porque si tuviera que ir a trabajar como trabajaba antes por ejemplo en Santa Fe, no podría usar la bici, para ir a trabajar pues, porque es arriesgar tu vida, imposible.

Entonces, ¿utilizas las ciclovías?

Si

¿Y qué opinas acerca de ellas?

Pues creo que son muy escasas, que hacen falta más, y creo que hacen falta más cosas que las ciclovías, hace falta por ejemplo, que la luz de la ciudad sea correcta, si te fijas, siempre hay muchas lámparas fundidas, y en la Condesa y la Roma particularmente hay muchísimas calles que no tienen iluminación, entonces la luz de la bici es muy insuficiente como para alumbrarte bien, y además el asfalto esta hecho mierda, lleno de baches, entonces, a veces es muy arriesgado también circular por eso, o sea, está hecho mierda y circular en la bici llega a ser arriesgado, yo creo que eso es una de las cosas, que hay muchas zonas donde realmente llegar sin ciclovía es muy arriesgado, y la otra, que hay muchas ciclovías que las mantienen muy bien, que las cuidan bien, que está bien el asfalto, que está bien la delimitación y que en general están libres, pero hay otras como la de Avenida Chapultepec que casi siempre está bloqueada, hay muchos puntos donde está bloqueada, hay partes donde está hecho mierda el pavimento, entonces no funcionan, y que además hay poquitas, hay muy poquitas, por ejemplo la de Durango está muy buena, pero sólo hay de ida, entonces lo que pasa mucho es que muchos usamos de ida y de vuelta la misma, porque no hay manera de volver.

Y cuándo vas en la calle ¿circulas en la carretera o prefieres usar la banqueta?

No, yo normalmente circulo por el asfalto, alguna vez me he subido a las banquetas, si me toca por ejemplo alguna inundación y no puedo circular, no tengo alternativa, o por ejemplo, calles que están bloqueadas, por ejemplo Coahuila, ahorita que está en obras y no puedes circular, pues te tienes que subir un cacho a la banqueta, pero yo soy peatón, y sé que tampoco las banquetas son para las bicis, ahora creo que si hay un problema, porque por ejemplo mi hijo no me gusta que vaya por el arroyo vehicular porque es muy peligroso, por ejemplo yo creo que un niño si debe de ir por la banqueta, el problema es que tampoco hay mucho espacio en la banqueta para circular y menos en la Condesa y la Roma, está lleno de mesas y de cosas por el estilo, entonces es muy difícil, si tú te fijas ya no hay niños en las banquetas jugando, ni corriendo, ni haciendo nada de eso.

¿Respetas los semáforos y las señales de tránsito?

En general si, a veces me llego a pasar algún semáforo cuando veo que no viene nadie, pero si respeto y me paro donde no bloqueo el paso peatonal y demás, otra cosa por ejemplo es que hay muchos pasos peatonales y están borrados y ni los automovilistas, ni los ciclistas los respetan, entonces, la gente camina por la ciclovía porque es la cosa que si respetan a veces los automovilistas, pero hay un problema porque, tu vienes en la bici y viene la gente caminando sobre la ciclovía porque la agarran de banqueta y eso por ejemplo pasa muchísimo en Avenida Chapultepec, está tan llena de ambulantes que la gente prefiere caminar por la ciclovía en lugar de la banqueta, entonces es un problema circular por la ciclovía.

Esperanza: En Reforma, también ¿no te parece?¹¹⁶

En Reforma es muy raro, a mí me ha pasado muy poco.

Esperanza: A mí lo que me ocurre en Reforma es que es como una extensión de la banqueta a la hora de cruzar la calle

¡Ay sí!, la gente se para...

Esperanza: Se para en la ciclovía

Pero como tiene mucho más circulación y es mucho más largo, a mí me ha pasado poco en Reforma, en algunas zonas, porque por ejemplo ahí en el 222 donde si hay mucha gente, poco pasa, pero a mí en Chapultepec todo el cruce y todo el tiempo.

¹¹⁶ Los comentarios de Esperanza (compañera de clase que participó en la entrevista) se subrayan con negritas al igual que las preguntas, para diferenciarlos de los de la entrevistada.

¿Te bajas de la ciclovía porque están los ambulantes?

No, yo no me bajo, yo me paro o les toco la campanita, muy rara vez me bajo, a veces me tengo más que bajarme pasarme al arroyo vehicular y luego volver a tomar la ciclovía.

¿Para ti es importante el tipo de superficie para usar la bicicleta? Porque la mayoría del DF es terreno plano pero hay zonas en donde hay pendientes, me decías por ejemplo que no irías a Santa Fe en bicicleta

Bueno, no iría a Santa Fe en bicicleta porque no tengo la condición que debo para echarme esas subidas, pero no solamente por eso, sino porque tienes que ir por Constituyentes, o sea, está lleno de camiones, es una subida muy poco segura, para mí las pendientes y eso es algo que la gente puede resolver, o sea, yo no tengo la condición pero habrá quien sí, yo creo que el problema es grave es eso que te digo, falta iluminación y además el asfalto esta hecho una mierda, porque si para los coches es un problema, para los ciclistas peor, porque si tú te caes en un hoyo (automovilista) puedes poncharte una llanta pero como ciclista te caes tú, y ni siquiera lo ves, o sea yo hay algunos que yo ya tengo identificados, hay un bache en Colima por ejemplo a la altura del HSBC, porque sé que es un bache enorme, porque lleva meses, por ejemplo, Veracruz esta que parece la luna, está lleno de hoyos, sobre todo el tramo de Mazatlán hacia el metro esta hecho mierda, yo por ejemplo, evito circular por esas calles que están hechas mierda, yo creo que es mucho peor eso más que las subidas, es que sea una calle segura en cuanto a la velocidad de los autos, que no tengas que ir compartiendo ese espacio con los autos y sobre todo los peseros y los taxis que son más salvajes por un lado, y por otro, que el asfalto este en buen estado y tengas iluminación.

Esperanza: Yo agregaría que la Ecobici como transporte público no es un transporte idóneo, tiene mala estabilidad, no tienen buen amortiguamiento esas bicicletas, te haces pomada con la calle como está

Así es, el asfalto esta tan mal y si vas en la bici si sientes el asfalto.

Esperanza: lo sientes mucho

Yo no sé por ejemplo, si a la larga si te puede llegar a lastimar la espalda, porque si vas todo el tiempo brincando, eso sí, está lleno de baches todo el asfalto.

¿El asiento es incómodo para ustedes?

A mí no me parece incómodo, normalmente hago trayectos cortos, lo que pasa es que por ejemplo mis tramos más largos de circulación son normalmente por las ciclovías que están en mucho mejor estado que el asfalto normal, o sea, por ejemplo el tramo que hago de la ciclovía en Reforma, en general está muy bien, la que está en Chapultepec no, pero no la uso, pero yo ya sé que hay calles donde no me meto, muchas veces circulo por el carril del trolebús porque es más seguro y está mejor, sobre todo porque es más seguro, cuando viene el trole me hago a un lado, no trato de rebasarlo ni nada de eso, siento que es más seguro... aunque creo que la ciclovía es mejor porque esta confinada y no tienes que estar

al pendiente de si viene el trole, lo que si es que es más ancha, pero las ciclovías las invaden menos los autos que el carril del trole, sobre todo los peseros.

¿Cómo es un día normal en tu vida y que uso le das a la bici?

Voy todos los días al trabajo en la bici o a recoger a mi hijo en la bici, o sea, voy a la escuela por él en la bici pero regresamos en el trole, dejo la bici y regresamos caminando o en trole o en aventón, porque no puedo volver con él en bici, eso es todo lo que hago por decir...

¿Vas a la tienda, a la panadería, a hacer tus compras en bici?

No, normalmente al súper voy caminado porque es mucho más cerca, pero si son como más de 5 o 6 cuerdas ya uso la bici, a menos que tenga mucha prisa entonces si puedo usar para esa distancia, un aventón.

¿Has hecho compras usando la Ecobici?

Si, a veces voy y compro alguna cosa que necesito.

¿Utilizas la canasta para guardar tus cosas?

Siempre, uso la canasta.

¿Crees que es segura? ¿No te han jalado algo?

No, a mí nunca me han jalado nunca nada, pero si se me han caído.

¿Qué no es muy grande? ¿Es pequeña, no?

Sí, está diseñada de alguna una manera en que por un lado está muy bien por qué puedes poner algo grande, no está delimitada, pero a la vez porque no está delimitada las cosas se caen, y si pones algo pequeño a veces también se caen.

Crees que el clima, la lluvia o la temperatura, ¿afectan tu decisión de usar la bicicleta?

Si, por completo, yo la uso si no llueve mucho, porque si llueve mucho, me empapo obviamente, aunque uses salpicaderas, se tapan, y además la ciudad luego se súper inunda, y ya me ha tocado, que me agarre una súper lluvia y se inunda todo y terminas hecho una sopa.

¿Prefieres no usarla cuando llueve?

Sí, también por eso prefiero usar la Ecobici porque me da la alternativa de cambiar de transporte en caso de que lo necesite.

¿La utilizas más de día?

Pues la uso de día y de noche.

¿Notas alguna diferencia entre usarla de día y de noche?

Bueno, lo de la noche es lo mismo que te decía, el asfalto, la seguridad con los coches, y a veces las luces no funcionan bien, las de las Ecobicis y además eso no hay buena iluminación y no hay buen asfalto. A mí la verdad es que, cuando circulo en la bici no lo hago muy tarde a menos que sea en esta zona y generalmente acompañada, si me da mucho miedo circular en la bici, no traigo cosas llamativas, ni traigo nunca computadora, ni cosas parecidas cargando, no siento que traiga nada que valga la pena.

¿Consideras que la bicicleta es un vehículo o un artículo recreativo?

Un vehículo.

¿Conoces el Reglamento de Tránsito?

Sí, aunque no estoy muy actualizada con los cambios que ha habido porque hace muchos años que no uso automóvil, creo que conozco más o menos las reglas básicas.

¿Y en cuestión de deberes y obligaciones del ciclista?

A no eso si lo vi, cuando sacas la Ecobici te dan un Reglamento de cómo debe funcionar el ciclista y también el automovilista hacia el ciclista, cosa que nadie lo lee, que ningún automovilista lo lee, por ejemplo dice que tienen que rebasarse a un metro de distancia cosa que no atienden jamás, sí, pero hay cosas que dice que son imposibles de hacer, o sea, circular a más de un metro de distancia de un auto que es más duro, es muy difícil porque el cuate se desespera, te empiezan a tocar, te empiezan a cerrar los espacios y si circulas muy pegado, a mí ya me paso también que me abrieron la puerta, y no me mate ahí, de milagro no, la señora que no podía bajarse a media avenida del taxi... tienes que estar atento a todo.

¿Prefieres mejor detenerte y dejar pasar al del microbús y seguir tu camino?

Bueno, no intento rebasar a los microbuses, porque son un peligro, y normalmente entre los camiones intento guardar una distancia por precaución.

¿Formas parte de alguno de los grupos de ciclismo o has acudido a alguno de sus eventos, por ejemplo al “Muévete en bici”?

Bueno si, a lo de los domingos, pero no soy como parte de alguno de los grupos.

¿Conoces a algún grupo de mujeres que anden en bici o te interesaría participar con alguno de ellos?

Conozco algunos grupos de ciclistas, pero la verdad es que nunca me ha interesado, alguna vez se me ha antojado por ejemplo la que hacen en la noche o en día de muertos, acercarme a alguna cosa así pero como a algún club de ciclistas, no me llama la atención.

Sueles viajar sola y acompañada, ¿no?

Sí, las dos cosas.

¿Cuándo viajas acompañada es con tus amigos o familiares?

Con mi novio, normalmente, porque él también se mueve en bici, igual que yo, o sea él tiene bicicletas y además usa Ecobici y usa la bici como su transporte básico.

¿Y qué opina él, o tu familia de que uses la bici para trasladarte?

A él le gusta... y yo lo disfruto mucho, vamos y venimos por ejemplo al centro a conciertos, a eventos en la bici y nunca tenemos problema para llegar, puede haber la manifestación que sea y nosotros vamos y venimos, es una maravilla. A mi familia, no le encanta la idea, a mi mamá le da mucho miedo, sobre todo en la noche, le da mucho miedo que yo use la bici.

¿Por qué te da miedo? ¿Por los autos?

Sí, siente que me van a atropellar.

¿Ella no usa bici?

No, mi mamá hace millones de años que ya no, la utilizaba en su juventud, pero ya hace muchos años que ya no usa bicicleta.

¿Y cuántos años tiene tu mamá?

Mi mamá cumplió 70 a finales del año pasado, intentó volver a usarla con la Ecobici pero ya no, no tiene mucha habilidad, además ella tiene un problema visual, mi papá la usa a veces, la Ecobici, a mí por ejemplo, me da miedo que mi papá la use... (risas) yo siento que lo van a atropellar, porque siento que no se va a cuidar lo suficiente de los autos, como que no está nada acostumbrado.

Esperanza: Pero supongo que también se mueve por aquí nada más...

Sí, también se mueve por aquí pero igual tiene 70 años, bueno, cumple 70 este año.

¿Qué tipo de ropa prefieres utilizar para andar en bici? o ¿no importa y puede ser la que sea?

No importa, yo uso de todo, falda, vestido, hasta minifalda, normalmente cuando uso una falda corta o alguna falda con la que puedo dar el show me pongo unos bikers o unos mallones cortos, los traigo en la bolsa y así voy y vengo, no importa.

¿Y cómo mujer, te han dicho algo en la calle?

Sí, me chiflan mucho, sobre todo cuando traigo falda en la bici, pero yo he salido de falda y tacones, o sea, es más, mucha gente dice que como puedo andar así en la bici, y es más fácil andar en la bici en tacones que caminar...

¿Sí?

Claro, es mucho más fácil, sobretodo en estas banquetas echas mierda.

Esperanza: Si, sobre todo por el estado del asfalto

Cuándo usas tacones en la bici, ¿no sientes que se te va a atorar el tacón en el pedal?

No, no uso tacones de aguja para empezar, pero no, no nunca me ha pasado, no me siento en riesgo, la verdad.

¿Y cuáles crees que sean las barreras que no permiten usar la bicicleta en la ciudad?

Pues la inseguridad, que no hay una cultura vial, yo diría, en general, porque no es solamente con el ciclista, tampoco con el peatón, tampoco los autos tienen mucho respeto unos a otros, creo que hace falta una cultura vial de mucho respeto en general, en la calle, y bueno claro, la seguridad de la ciudad en general, ya de una cuestión en cuanto al crimen digamos, yo hasta el momento no he tenido ningún problema.

¿No te han asaltado en la Ecobici?

Nunca, bueno a mi novio si, una que él tenía, buena y cara, cuando venía de regreso del Ciclotón, por Insurgentes... él la usa también como medio de transporte y además como deporte, esa que él tenía era una especial, así de wow para deporte. Sí, es de los que van al Ciclotón y lo hace dos veces.

¿Y él no te ha animado para que te compres tu propia bicicleta?

Si, él lo dice muchas veces pero para mí es un problema, o sea, no solamente el precio, son muchas cosas... por supuesto que son mucho mejores las otras bicis que las Ecobicis, pero en general hay unas Ecobicis que no salen mal, hay unas que están hechas mierda pero es como de suerte, pero no, porque, para mí sería un problema, hay que estarla cuidando, hay muchísimo robo de bicis en México, es increíble, y sobre todo en las zonas donde más circulación hay y donde tu creerías que hay seguridad como el 222, ahí se roban cualquier cantidad de bicis, entonces, la verdad, como estarla cuidando es una cosa que me da flojera, y luego además no tengo espacio y la verdad que subirla... adentro en el edificio, en el vestíbulo encadenada, ya se robaron una vez una bicicleta, entonces tendría que guardarla en mi departamento y eso sería subirla dos pisos por la escalera cargando y encima encontrarle un espacio adentro de mi casa, entonces no.

¿Prefieres la Ecobici por comodidad?

Si

¿Y qué propondrías para que otras mujeres usaran la bicicleta?

Yo creo que es con más cuestión de animarse, yo no creo que tenga que ver con si eres hombre o mujer, si tiene un niño chiquito y tienes mucho que ir y venir, si puede ser un poco más complicado, pero puedes alternarla como le hago yo, cuando yo voy por mi hijo dejo la bici y me voy en el trole o me voy en el metrobús, o sea alterno, no sólo la bici, yo siento que hay esa opción.

¿Quieres contar alguna experiencia que hayas tenido y te haya impactado?

No, yo la única cosa que creo es que cada vez hay más gente que la usa y que eso me parece muy bien, sin embargo creo que hace falta una campaña en serio del gobierno del DF, no solamente para ponerlas por todos lados sino para educar tanto al automovilista como al ciclista, de cómo respetarse unos a otros, entre todos, porque también los ciclistas a veces hacen lo que no deben, como circular en sentido contrario, sobre la banqueta, bloquean el paso al peatón, o sea, son muchas cosas, como para que haya una cultura vial para todos, yo creo que eso tendría que hacerse.

Esperanza: Estaría buenísimo que cuando sacaras tu licencia de conducir le hicieran examen a los conductores

Se supone que ahora lo van a hacer.

Esperanza: Pero cuando lo van a hacer, para nada, Alejandro (su hijo) acaba de sacar su licencia de conducir hace como unos 8 meses y para nada le hicieron examen

A mí nunca me hicieron cuando yo saque mi licencia de conducir.

Esperanza: Si, no

Pero yo creo que además es una cosa cultural que pueden empezar a dar, yo creo que el error del gobierno es que piensan que hay que dárselo a los adultos, yo creo que si esto les vas enseñando desde niños, cambia la cosa, desde niños van aprendiendo como tiene que funcionar, no el civismo que les dan en las escuelas que me parece una mamada, de Benito Juárez y la chingada, ya es como anacrónico porque eso además lo ven en historia, sino enseñarles a respetar a los demás, tirar la basura en la papelera, no romper los muebles, porque por ejemplo en el parque éste, ya la mitad de los muebles se los robaron, los arrancaron, no hay ningún respeto en el espacio público ni por los demás en el espacio público, yo creo que tendría que haber una campaña fuerte a todos los niveles y en todas las edades, para que la gente vaya entendiendo ya, que mejoren los automovilistas y también los ciclistas.

Fin de la entrevista...

Comentarios fuera de la entrevista

Esperanza: Yo he llegado a ir muy temprano al centro, onda entre 8 y 9 de la mañana cuando hay mucho tránsito hacia esa zona y esa zona de Reforma es muy complicado transitarla, además de que hay muchísima gente circulando en la ciclovía, porque eso sí es cierto, cada vez se utiliza más, la salida de los coches que viene de la zona rosa que van hacia los hoteles u oficinas que están sobre Reforma, yendo por esas calles, no tiene ningún despecho en atravesarse en la ciclovía.

Sí, eso pasa en la ciclovía.

Esperanza: No tienen ningún despecho, entonces el ciclista queda completamente vulnerable y lo único que te queda hacer es bajarte a la zona de vehículos, ya ni la banqueta es una opción, bueno, a mí me ha tocado, porque no es una opción, porque de todas formas tienes que bajar y atravesar por esa horda de vehículos que están esperando a dar vuelta para incorporarse a Reforma, entonces hay ciertas zonas de la ciudad en donde cada vez se utiliza más la bicicleta, una de ellas es Reforma, pero la ciclovía parece ser insuficiente.

Yo creo que pronto va a ser insuficiente, o sea, a mí me ha tocado, yo normalmente no voy a esas horas pico porque yo voy a tiendas y a negocios en el centro que no abren antes de las 11, entonces yo nunca voy a esa hora, no me toca tan cargada en general, pero hay veces que si hay bastante circulación, y yo creo que pronto va a necesitar ser mucho más ancha o por lo menos que haya más alternativas viables porque por ejemplo Avenida Chapultepec es un caos.

Esperanza: Así es, que no solamente sean las avenidas las que tienen ciclovías, sino también las internas, las más pequeñas tengan algún espacio alternativo.

Así como lo hicieron en Durango.

Esperanza: Así como la de Durango.

Pero por ejemplo, la de Durango es la única que hay, o sea para ir a la Roma, pero no hay manera de volver, es de un solo sentido pero no hay otra ciclovía para regresar, normalmente usas la misma, o circulas por otro lado, o circulas por esa vía porque no hay muchas alternativas.

Esperanza: Y si es angosta...

Esa es más angostita que la de Reforma, todavía.

¿Y prefieren vías separadas físicamente?

Esperanza: Si me preguntas, una ciclovía más ancha, de doble sentido, porque por ejemplo a mí me ocurre que cuando yo voy a la Roma, yo siempre tomo de mi casa sobre Veracruz y luego me incorporó a la ciclovía que esta sobre Parque España, entonces digamos que del lado que va hacia el sur de la ciudad, la ciclovía está en la misma en el mismo sentido de la calle pero si yo voy hacia la

colonia Roma, solamente tengo que atravesar el Parque España para llegar hacia allá, entonces lo que hago es incorporarme un pedacito en sentido contrario, porque de otra forma tendría que hacer lo que hacen los vehículos, o sea, rodear todo el Parque España para poderme incorporar hacia la Hipódromo...

Yo en este caso cruzo el parque.

Esperanza: Tu cruzas el parque y yo lo que hago es que digamos que me voy sobre el parque, y para no meterme al parque me voy por la ciclovía pero en sentido contrario.

Yo creo que hay casos en los que no está mal, por ejemplo en Reforma que vaya de un lado de ida y de otro lado de vuelta no me parece mal, hay gente que no lo respeta, por ejemplo en el tramo de Avenida Juárez que no hay otra, que solamente hay una, ahí si vamos ida y vuelta todos porque no hay más que una, si es lo que te digo que pasa con la de Durango porque no hay ida y vuelta nada más hay una...

Ahora se supone, que en una ciclovía urbana, porque además soy Arquitecta, se supone que debería haber una diferencia de niveles, por una cuestión de seguridad así como las banquetas, se supone que tendría que haber un nivel para peatones, otro para ciclovías, pero yo creo que eso ya para México es pedir demasiado...

Esperanza: Además es muy costoso.

Tendrían que romper banquetas.

Sí, yo creo que ha de ser es muy poco probable que lo hagan.

Que con las calles completas que está sugiriendo ITDP, esa es la idea, que haya un espacio para vehículos, un espacio para ciclistas, un espacio para peatones...

Está bien, yo creo que en las calles que van a rehacer, sería bueno que hicieran eso...

Transcripción de la Entrevista hecha a Miriam

¿Cómo aprendiste a andar en bicicleta? (quién te enseñó, cuántos años tenías, dónde la usabas, con quiénes la usabas)

Por mi papá, me la dio a los 7 años, fue un regalo de reyes, desde allí me empezó a gustar, él fue el que me enseñó a andar en bicicleta. De pequeña usaba la bicicleta en la calle, con mis amigos daba las vueltas, salíamos a jugar. No me daba miedo porque nos cuidábamos entre nosotros, luego echábamos carreritas.

A partir de entonces ¿has dejado de usarla?

Siempre la usado pero ahora la uso laboralmente, por ejemplo, yo trabajo hasta las Lomas de Chapultepec, que esta lejísimos, y yo lo que quiero es ahorrarme el pasaje y lo que me ahorro son dos pasajes, que sería el de la mañana y el de la noche. [De no usar la bici] tendría que tomar el micro, el metro y luego otro micro, son 3 veces, o sea son 6 en el día. De mi casa tendría que tomar un micro para llegar aquí [metro Pantitlán], de aquí me voy hasta Observatorio y de allí me voy en otro micro, o igual a Auditorio.

Nunca la he dejado de usar, de hecho me gusta mucho, he descubierto que es lo mío, de hecho esa bicicleta me la regalaron (fuera de la entrevista cuenta que tiene 2 meses con ella) pero quiero una mejor, o sea, ya una de ciclismo para irme a Ciudad Deportiva a dar vueltas.

Mi papá me enseñó a andar en bici en la calle entre los autos, primero en mi privada, pero luego ya fue en la calle.

¿Y cómo es que te decidiste a usarla para llegar a tu trabajo?

Porque se me hace más rápida todavía, aparte de que me ahorro dinero, me ahorro mucho tiempo, luego en el tráfico te haces hasta media hora y en bici me hago 10 minutos, me ahorro 20. Al principio me hacía para irme a las Lomas dos horas y ahora me hago hora y media, hora y veinte.

¿Sabes manejar entre los autos?

Sí, mi papá me enseñó, es muy difícil, hay que tener mucho cuidado, mucha precaución, porque, aunque uno tenga esa precaución, los mismos conductores [de microbuses, combis, etc.] no la tienen, luego por ese mismo estrés que tienen, también se les va.

¿Sabes cambiar una llanta o darle mantenimiento a su bicicleta? ¿Cómo aprendiste?

Sí, me enseñó mi papá, él la sabe armar y desarmar, o sea, yo no del todo, pero él sabe armar una bicicleta cualquiera.

¿Traes herramienta por si se te poncha una llanta en el camino?

No, quisiera traer una para la bici y así...

¿Qué tipo de ciclista te consideras? (novato, intermedio, experimentado)

Intermedia

¿Qué crees que te falte aprender para ser una ciclista experimentada?

Tener más tiempo, dedicarle.

¿La usas también los fines de semana o sólo entre semana?

Todos los días la uso, día y noche, cuando regreso de mi trabajo, y mis días libres también la ocupo unas 2 horas que tenga libres.

**¿Sabes cómo debes estacionar tu bicicleta para reducir el riesgo de robo?
¿Dónde la estacionas regularmente?**

Si, ya ves que la tengo encadenada (voltea a ver su bicicleta que se encuentra encadenada al barandal del biciestacionamiento de Pantitlán en la salida de la línea 9.)

¿Utilizas cadena y candado?

Si, de los más fuertes si se puede.

¿Te han robado alguna bicicleta?

No, jamás, por lo mismo, que la aseguro bien y se dónde dejarla.

¿Comúnmente la dejas aquí [en el Biciestacionamiento Pantitlán, salida Línea 9]?

Si, aquí [señala el barandal] o allá [señala el interior del biciestacionamiento] o así.

¿Y por qué no usas el nuevo Biciestacionamiento que hicieron en la salida de la Línea 1?

No sabía que existía, estaría padre investigar.

¿Sabes qué hacer en caso de sufrir algún accidente en bici en la calle?

No

¿Qué harías?

Pedir ayuda a la gente que este cerca o llamar a alguna ambulancia.

¿Además de la bicicleta utilizas otros medios de transporte?

Si, micro y metro y ocasionalmente el metrobús, en la zona de las Lomas, todo eso.

¿Qué distancia acostumbras recorrer en bicicleta? (puede medirse en tiempo o kilómetros)

En la mañana hago de 10 a 15 [minutos].

¿A qué hora sales de tu casa?

A las 5:20 o 5:30, tengo que estar a las 7:00 en mi trabajo.

¿Y cómo encuentras el biciestacionamiento cuando llegas?

Está bien, deberían de arreglarlo un poco, darle mantenimiento, pintarlo, ¿no?, me refiero a eso, hacerlo un mejor espacio para las bicicletas pero me parece bien porque nadie se las roba, la dejo desde la mañana hasta la noche y nadie me la ha robado, de hecho.

¿Prefieres dejarla en el barandal y no en la parte techada? ¿Y si llueve?

A no si, que en dado caso ya la meto pa'ya (señala la parte techada del biciestacionamiento) porque entre más temprano llegues alcanzas más lugar, ya tarde ya no, ya todo está abarrotado.

¿Utilizas la infraestructura ciclista? (ciclovías, biciestacionamientos, bicipública) ¿Qué opinas de ella?

No, y me gustaría. Me muevo más en bici en mi colonia o por la zona y cuando tengo tiempo libre voy a Ciudad Deportiva y me doy mis vueltas.

¿En qué tipo de calles prefieres circular en bicicleta? (tranquilas, rutas directas)

En avenidas, porque son más rápidas y a veces van en un sentido.

¿Y no te da miedo que los microbuses o las combis te puedan aventar? ¿Te respetan?

No, no me da miedo. A veces me respetan, nada más hay que tener mucho cuidado y saber por dónde irse, o irse por las banquetas o irse bien pegado nada más.

Entonces ¿En ocasiones, si te tienes que subir a la banqueta?

Sí, porque luego echan carreritas, acostumbran por aquí y tienes que subirte, más que nada.

¿Ya tienes tu ruta bien planeada?

Sí, de hecho tengo 3 para venirme, digamos que si hay tráfico ya tengo otras rutas por se me hace tarde también [para ir al trabajo]. Dependiendo del tiempo que tenga elijo la ruta, si quiero venir más tranquila o llegar más rápido.

¿Y cómo es que elegiste las rutas?

Antes de entrar a trabajar yo las inventé, como ya conozco mi colonia a esas horas, dije voy a venirme así y así, ya después apliqué, primero lo ensayé, luego lo apliqué y ahora ya es un hábito para mí.

Para ti, ¿las condiciones de la superficie del terreno son importantes para viajar en bicicleta? ¿Prefieres el terreno plano o con pendientes?

Prefiero superficies planas, a las pendientes les tengo miedo porque no me considero una ciclista avanzada, porque siento que no sabría afinar [se refiere a usar las velocidades] todavía no llego a ese límite.

¿Qué opinas del pavimento de las calles?

Nada más los baches son el único inconveniente, los topes no porque los subes de lado, hay que tener maña también.

¿Cuándo circulas en la avenida, te incómoda tener que detenerte en los semáforos?

Si, preferiría una ruta directa para no ir parando.

¿Tienes hijos?

No

¿A qué te dedicas actualmente?

Trabajo en un centro comercial, en el de las Lomas, entro de 7:00 [am] a 4:00 [pm], luego rolo turnos y entro de 1:30 [pm] a 10:00 [pm], aun así me regreso en bici a mi casa aunque en la noche si me da miedo, ahorita no, es más temprano, me da miedo porque luego te las roban [las bici] o luego encuentras hombres y que tal que te quieran hacer algo, uno más que nada que es mujer.

¿Vives con tus papas?

Si

¿Y a ellos no les da miedo que uses la bici de noche?

Sí, pero sigo en comunicación, mucha, si es preferible vengo hablando con ellos con el manos libres en el camino, cualquier cosa yo les aviso.

¿Cómo es un día normal en tu vida y que uso le das a la bicicleta?

Me preparo para el trabajo, guardo mis cosas, mi uniforme, me alisto y saco mi bicicleta, ya nada más checo que estén bien las llantas sobre todo y que este bien mi cadena, porque si no imagínate que me pase algo y me quede a medio camino, pues no, de ahí me vengo por la Panti [Pantitlán], de preferencia porque casi no hay muchos coches, me vengo y la dejo aquí [en el biciestacionamiento de Pantitlán, salida Línea 9], la seguro bien, o sea, antes de que me vaya, yo le aseguro bien el candado, la dejo y me voy por el metro, de ahí me voy a Observatorio, de ahí me voy en mi combi y llego a mi trabajo. Salgo a las 4:00 [pm], 3:00 a veces, me vengo en micro, metro y agarro mi bici. Ya cuando no puedo, me doy vueltas, me desestreso porque luego también el trabajo es estresante.

¿Usas casco?

No

¿Por qué?

Porque siento que eso no es para mí, yo siento que ya le perdí el miedo y me cuido mucho. Me dicen que lo use, pero pues yo no tengo miedo, me siento segura aunque nunca sabes cuando pueda pasar un accidente, aunque uno no lo quiera a veces, ojalá esperemos que no.

¿Viajas en bicicleta a cualquier hora del día? ¿En qué horarios prefieres utilizarla? ¿Por qué?

Viajo en la mañana muy temprano, en la tarde y en ocasiones en la noche. Prefiero usarla en la mañana porque hay menos gente y te da más libertad de andar. En la tarde hay mucha gente, mucho tráfico, más estrés porque quieren llegar... y en la mañana no, te vas más cómoda.

El clima, la lluvia o la temperatura, ¿afectan tu decisión de usar la bicicleta?

No, aunque este lloviendo la uso, nada más que tengo mucha más precaución.

¿Usas algo para protegerte de la lluvia?

Impermeable, porque como [la bici] no tiene salpicaderas todo te cae, cuando es temporada de lluvias siempre lo traigo cargando, cuando hace frío, no, nada más traigo a veces guantes. El impermeable es completo, largo, con gorro.

¿Te sientes incómoda con el impermeable para maniobrar la bicicleta?

Al principio si pero ya después te acostumbras.

¿Utilizas aparatos electrónicos mientras viajas en la bicicleta?

Nada más el puro celular y manos libres.

¿Si recibes una llamada, la contestas?

Sí, pero tengo la habilidad de agarrar el celular y contestarla pero obvio me orillo, o sea me fijo antes de contestar.

¿Utilizas tu celular para planear las rutas?

A veces sí, hay unas aplicaciones, creo que son de Google, las bajé de Play Store para saber si hay tráfico o la calle está libre para usar la bicicleta, me permiten usar la ruta que me es más funcional.

¿Consideras que la bicicleta es un vehículo?

Si

¿Conoces el Reglamento de Tránsito? ¿Los deberes y obligaciones del ciclista?

No

¿Respetas los semáforos y señales de tránsito cuando utilizas la bicicleta?

Sí, porque si no imagínate me paso un alto y me llevan o también me puedo llevar a alguien sin querer, también por eso prefiero no usar el celular.

¿Formas parte de alguno de los grupos de ciclismo urbano?

No, si me interesaría formar parte de alguno pero por cuestión de tiempo no me he acercado, por mi trabajo.

¿Has participado en alguno de los eventos que organizan los grupos de ciclismo o el gobierno para incentivar el uso de la bicicleta?

No, yo trabajo en domingos, por eso, si no... y me gustaría.

¿Qué opina tu familia de que uses la bicicleta?

A mi mamá le da miedo, ella pues no sabe andar en bici y mi papá nada más me dice que me cuide mucho, que sepa andar bien en la bici, que no me aviente y que tenga mucho cuidado con los coches. A mi mamá le da miedo por los coches.

¿Generalmente viajas sola o acompañada?

Sí, sola.

¿Has visto a otras mujeres que lleguen al metro en bicicleta a la misma hora que tú?

No, yo creo que soy la primera, siento, pero de hecho creo que soy la única.

¿Y aun así te sientes segura?

Sí

¿Qué tipo de ropa prefieres usar para viajar en bicicleta?

Ligera, prefiero andar con bermudas, porque me canso menos, porque así (se refiere a cómo va vestida) me aprietan más estos (muestra que el resorte de su pantalón le queda muy justo a la pantorrilla).

¿Y en tu trabajo puedes usar cualquier ropa?

No, tengo uniforme, pero me cambio. Me vengo lo más cómoda que puedo para andar en bici y luego me cambio en el trabajo.

¿Cuáles crees que sean las barreras que no permiten el uso masivo de la bicicleta en la ciudad?

El miedo a caerse, a que las atropellen, a que les hagan luego burla...

¿Por qué no saben manejar?

Sí, porque no es muy común, tampoco.

¿Crees que no es socialmente aceptado?

No, si, pero muchas no lo hacen por miedo o inseguridad.

¿A ti te han molestado en la calle, te han dicho groserías?

Uy, infinidad de veces.

¿Y qué haces?

No les respondo, para que, te puedes generar un problema, ignorarlos simplemente.

¿Te avientan los carros?

No, simplemente, luego te dicen de groserías porque ellos quieren pasar y tu estas manejando y bueno, no te voy a decir las groserías pero luego si te dicen cada grosería...

¿Y qué propondrías para incentivar el uso de la bicicleta entre las mujeres?

Que haya una organización de mujeres para ayudar a otras mujeres a manejar la bicicleta. No conozco a ninguna y en esta zona, que yo sepa, no hay.

¿Quieres platicar sobre alguna experiencia en bicicleta que te haya impactado o llamado la atención?

Si, una vez, pero eso no fue en la calle, fue en un parque por mi casa, cuando estaba chiquita, no me acuerdo si tenía 5 [años], mi papá me había comprado un triciclo y pues había así como un poste en el parque y pues así chiquita manejas rápido, no te caes ni nada, yo me subí en una parte que está así como (señala como una pendiente), entonces yo me baje y me dice [mi papá] frénale, pero le frenas, no pues no frene y me estampe allí y me lastime la nariz (ríe).

¿Hay algo que quieras agregar?

Pues, que tanto mujeres como hombres se animen a usar la bici pero con mucho cuidado, si se sienten seguros con protección, que usen protección, casco, rodilleras y coderas.

Transcripción de la Entrevista hecha a María del Rocío

¿Cómo aprendió a andar en bicicleta? (quién le enseñó, cuántos años tenía, dónde la usaba, con quiénes la usaba)

Mi primera bicicleta fue a la edad de 8 años, fue un regalo de los reyes, y desde allí he usado la bicicleta, me enseñó a andar una tía, el regalo fue de un tío y está tía fue la que me enseñó a andar en bicicleta. Yo soy de un pueblo que se llama Maravatío en el Estado de Michoacán y pues me movía a todos lados en la bicicleta, a los mandados, todo lo que se le ofrecía a la familia me mandaban a mí, me encantaba andar en bicicleta y obviamente que yo era materia disponible para llegar más rápido y en un pueblo era más práctico andar en bicicleta que aquí en la ciudad. Siempre la use sola, fue como un juguete que lo disfrute mucho, mucho, mucho.

A partir de entonces ¿Ha dejado de usarla? ¿Por qué?

A partir de entonces he utilizado la bicicleta, las personas que me conocen por ejemplo mis hijas, tienen su bicicleta cada una. Tengo unas empleadas que también las motivo a andar en bicicleta y pues así se va dando.

¿Sabe manejar entre los autos?

Sí, me desplazó en las vías de aquí de la delegación, me desplazo muy bien... paso sobre calles que no son muy transitadas, también me fijo y soy muy precavida, trato de tener precaución, mis 5 sentidos tengo que tenerlos al pendiente porque muchas veces hay conductores que llevan mucha prisa, no respetan al ciclista y pues hay que pensar en ellos, uno como ciclista tiene que pensar en la seguridad de uno también.

¿Sabe cambiar una llanta o darle mantenimiento a su bicicleta? ¿Cómo aprendió?

No, yo siempre la llevo a que le den mantenimiento, tengo un conocido que siempre le da mantenimiento, siempre la llevo con él, a parte mi hijo es el que usa mucho la bicicleta, sale mucho en bicicleta, tiene el deporte extremo de bicicleta y pues poco a poco se ha comprado sus aditamentos para cambiar las llantas y todo eso, yo no, yo no lo hago, siempre la llevo a que le den su mantenimiento.

¿Qué tipo de ciclista se considera? (novato, intermedio, experimentado) ¿Por qué?

Yo digo que intermedia, a lo mejor la vida me ha enseñado a ser experimentada porque si me aviento largos trayectos como por ejemplo de aquí hasta el Estado de México, de aquí a la delegación, yo creo que intermedia.

¿Conoce el Reglamento de Tránsito?

Algunos puntos.

¿Sabe cómo debe estacionar su bicicleta para reducir el riesgo de robo? ¿Dónde la estaciona regularmente?

Si, desgraciadamente estamos en un país que nos falta más cultura, en cuestión de respeto, respetar las cosas ajenas, desgraciadamente me robaron una bicicleta y debido a eso pues he tenido que usar cadena y candado, así como hay gente que es muy honesta y honrada, hay gente que es muy muy encajosa, hay gente que no valora lo que uno tiene y lo que uno hace y desgraciadamente no nos justifica eso de que aquí nos tocó vivir, no, yo soy de las personas de que no porque seamos mexicanos debemos ser así, debemos ser honestos, respetar las cosas ajenas, una bicicleta en un lugar donde una persona la ocupa ahí la debemos dejar, debemos de respetar, pero bueno... no toda la gente piensa así.

¿Prefiere usar cadena o candado?

Uso las dos cosas, uso mi cadena con mi candado (muestra una cadena muy gruesa y un candado tradicional) y a donde quiera que voy no he tenido la necesidad de que me la quiten, la otra bicicleta me la robaron de adentro de tu pobre casa, estaba en la cochera y la puerta estaba abierta y la sacaron de allí, ya cuando salí pues ya mi bicicleta no estaba, pero esta bicicleta (una bicicleta urbana para mujer con canasta integrada) ya tiene conmigo como tres años y ya me ha durado y me gusta mucho mi bicicleta, está muy práctica para nosotras las damas.

¿Sabe qué hacer en caso de que le roben la bicicleta o sufra algún accidente?

Pensando en eso, yo pago un seguro mensual que me da el banco, se paga mensualmente, espero que nunca lleguemos a usarlo.

¿Además de la bicicleta utiliza otros medios de transporte? ¿Cuáles? ¿Cuándo los utiliza?

Si, utilizamos el automóvil ya en trayectos más largos, y más cómodos, ahora sí que con la familia.

¿Qué distancia acostumbra a recorrer en bicicleta? (puede medirse en tiempo o kilómetros)

En tiempo pues yo recorro lo más necesario que es nada más mi delegación, la delegación Azcapotzalco, si hay que ir a pagar el gas pues media hora, eso de ida y vuelta, si hay que ir por la niña, la escuela está cerca de mi casa pero en la bicicleta pues se agiliza más el tiempo, entonces recorremos como 10 minutos, yo salgo de tu pobre casa a la escuela 5 [minutos antes]¹¹⁷ y de regreso me hago otros 5 [minutos], es muy rápido y agiliza mucho el tiempo, nos administramos bien en cuestión de tiempo para avanzar bien en tu día.

¹¹⁷ Los corchetes son míos.

**¿Utiliza la infraestructura ciclista? (ciclovías, biciestacionamientos, bicipública)
¿Qué opina de ella?**

Pocas veces la he usado, si la he llegado a usar pero desgraciadamente los conductores automovilísticos no respetan lo que es para bicicletas, desgraciadamente en las pistas que están [hechas] para bicicletas se estacionan coches, se estacionan motos o simplemente pasan, no hay ese respeto que nosotros los ciclistas queremos que haya para que tengamos un transitar más rápido y más cómodo y sin molestar también a los automovilistas.

Aquí tenemos una ciclovía pero está alejada de nuestro entorno de movimiento, entonces, no la podemos usar. La ciclovía queda aquí como a 1 km o 1km y medio y mi forma de usar la bicicleta esta fuera de esa ciclopista, o sea, no forma parte de mi vida cotidiana.

¿Para usted las condiciones de la superficie del terreno son importantes para viajar en bicicleta? ¿Prefiere el terreno plano o con pendientes?

Cuando hay pendientes pues es fácil y rápido, porque es de bajadita, pero el problema sería la subida, que si están pesadas, y pues aquí como es el DF, pues casi todo es plano, es plano, lo que sí es que hay muchos baches, nuestro gobierno no se pone las pilas o será que ellos no viven en las áreas urbanas donde nosotros [vivimos], la gente que necesitamos de calles bien arregladas, no las hay, hay muchos baches, y en la noche si es medio difícil andar en bicicleta porque simplemente no tiene la capacidad una bicicleta por ejemplo de una lámpara, como el automóvil, que ilumina toda la superficie y la bicicleta no, entonces a veces si hay muchos baches, a veces las entradas de los carros están bloqueadas y no podemos subirnos a la banqueta porque hay carros estacionados.

¿A qué se dedica actualmente? ¿Tiene hijos? ¿Cuántos? ¿Cuántos años tienen?

Tengo 4 hijos, 3 mujeres y 1 varón. Todos tenemos bicicleta. La usan como yo. Mi hija como tu verás (voltea a ver a su hija quien escucha la entrevista atentamente), ella tiene 10 años, usa su minibicicleta, está capacitándose, ya ella se transporta en su bicicleta desde su escuela a su casa y también de la casa a la escuela. Tengo mis otras dos jovencitas, una de ellas se va aquí al Poli, al Politécnico, se va en bicicleta, mi joven también se iba en bicicleta hasta Ciudad Universitaria, el si es un poco más rudo, más aguantador, y él si se va en bicicleta hasta la escuela y aparte pues hace su deporte extremo, le gusto la bicicleta.

Yo soy ama de casa y aparte soy pues... microempresaria, tengo una tienda pequeña y pues de allí ayudo a mi esposo en la cuestión económica. [La tienda] forma parte de mi domicilio donde estamos viviendo, ahí la tenemos, tengo 2 empleadas las cuales me cuidan mi negocio en lo que yo hago mis actividades.

¿Cómo es un día normal en su vida y que uso le da a la bicicleta?

Mi uso normal es lo mismo que cualquier mujer, yo pienso, que está al pendiente de su familia, tempranito pues levantarte, preparar a la pequeña que se va a la

escuela, cumplir con ella, regresar, mandar a trabajar al esposo, apoyar en este caso a mi hijo que ya trabaja, hacer desayunos, ver que necesidades va a tener mi trabajo, que es mi negocio, también las necesidades de mi casa, que voy a hacer de comer... y pues mi bicicleta pues me sirve para ir a las tortillas, ir al mercado, pasar a dejar a la hija, checar mi negocio, hacer mis pagos, que depósitos, y todo eso... entonces, mi instrumento de trabajo es mi bicicleta.

¿Usa su canasta para transportar cosas?

Utilizo mi canasta, bastante, bastante.

¿Ha transportado a sus hijos en su bicicleta? ¿Cómo lo hace?

Antes de que mi niña usará su bicicleta la transportábamos en el portabultos, desde el kínder, tenía 3 años, y todos los que vivimos ahí en la casa, todos, todos, tienen bicicleta, somos 23 personas y la mayoría tenemos bicicleta.

¿Viaja en bicicleta a cualquier hora del día? ¿En qué horarios prefiere utilizarla? ¿Por qué?

Prefiero viajar de día en bicicleta y si hay una urgencia como ir a traer un medicamento a la farmacia, no sé, ir por mi hija a esperarla al metro o algo así, usar la bicicleta de noche, pero [prefiero de día], en la noche se pone muy riesgoso para nosotros los ciclistas, si de día es riesgoso...

El clima, la lluvia o la temperatura, ¿afectan su decisión de usar la bicicleta?

No, no afectan, porque te vuelvo a repetir, porque mis distancias a recorrer son cortas, entonces procuramos que si va a llover, pues te mojas tantito, llegas un poco mojado, pero pues hiciste tu labor. Mi hijo si se tiene que comprar su impermeable, porque sus trayectos son más largos. Hay veces que la bicicleta se queda en casa cuando está lloviendo muy fuerte o el clima no nos permite salir, pues si se quedan en casa las bicicletas.

¿Utiliza aparatos electrónicos para organizar sus viajes? (planificar las rutas)

No, mis rutas son cortitas.

¿Considera que la bicicleta es un vehículo?

Sí, considero que la bicicleta es un vehículo.

¿Forma parte de alguno de los grupos de ciclismo urbano? ¿Cuál? ¿Desde hace cuánto tiempo?

No, me gustaría, pero no tengo tiempo, me he enterado por personas o por mi hijo, que el sí forma parte de un grupo de ciclismo, el sí, yo no, luego él me llega a contar que fueron a varios lugares, hay grupos que salen en las noches, ahora sí que a hacer un recorrido, [a mí] nada más me cuenta, no, nunca he tenido la oportunidad de salir con ninguno de ellos. Termino tan agobiada del trabajo y tan cansada que ya no me queda tiempo, además pues creo que regresan tarde,

hay paseos que terminan tarde, y mi hijo me platica que está muy bonita la ciudad de noche y van a lugares extraordinarios, pero no, nunca he tenido la oportunidad.

¿Ha participado en alguno de los eventos que organizan los grupos de ciclismo o el gobierno para incentivar el uso de la bicicleta?

No he participado en ningún evento.

¿Qué opina su familia de que use la bicicleta?

Yo pienso y siento que he sido un ejemplo porque ahí en tu casa no había bicicletas, no había mujeres que salieran a usar la bicicleta, pero desde que yo llegué a esa casa, que es la de mi esposo, yo siempre uso la bicicleta, entonces ya de repente como que ya las niñas, ya todas traen su bicicleta, mis sobrinos los grandes también ya tienen su bicicleta, mis hijos pues ya tienen su bicicleta, entonces yo siento que he sido un ejemplo de que me veo tan contenta en mi bicicleta que dicen, pues vamos a intentar que se siente y creo que hasta ahorita pues se han sentido bien, mis hijas, todos tienen su bicicleta.

¿Generalmente viaja sola o acompañada?

Sola, desgraciadamente mi esposo no sabe andar en bicicleta (risas), a mí me gustaría que él como mi pareja que es, me gustaría que saliera en la bicicleta pero a él no le llama la atención y es como dice él, no me animo a andar en bicicleta.

¿Qué tipo de ropa prefiere usar para viajar en bicicleta?

Pues como la usamos en trayectos cortos, pues usamos la que traemos, lo que vestimos diariamente, pero yo veo que si se necesita [ropa especial] para recorridos largos, pues traen ya sea ropa térmica, pues ropa especial para andar en bicicleta. La he usado con falda y tacones, no es incómodo, he estado con falda, tacones, guaraches, todo.

¿Cuáles cree que sean las barreras que no permiten el uso masivo de la bicicleta en la ciudad?

Pues no se... yo creo que es porque no se animan. Yo he visto ya a muchas mujeres que andan en bicicleta, por ejemplo, vienen por sus hijos en la bicicleta y los vienen a dejar, pero yo les digo que se animen, o sea, que se animen, porque nadie les va a decir que no pueden, o sea, nada más es cuestión de animarse y así entre más mujeres seamos las que participemos en este movimiento de bicicletas, yo pienso a lo mejooooorr... podamos cambiar nuestro DF que está tan lleno de automóviles.

¿Se ha sentido acosada por los automovilistas o peatones al andar en bicicleta en la calle? ¿La han agredido verbalmente o la han molestado por ser mujer?

Sí, me sentí más acosada cuando empecé a manejar el auto, cuando yo empecé a manejar el auto si me gritaban muchas majaderías, son muy groseros

los hombres y con bicicleta a lo mejor una que otra grosería o peladez pero con una sonrisa arreglas todo, con una sonrisa y con una actitud de que voy a dar vuelta y haces señales para dar vuelta pero siempre y cuando respetando tanto al peatón como al automovilista y también respetando los sentidos de vías por ejemplo, para donde va esta calle tu puedes meterte porque obviamente van a tener prioridad los que van de un solo lado, si tú te quieres meter en sentido contrario pues vas a tener que respetar a los que tienen su sentido.

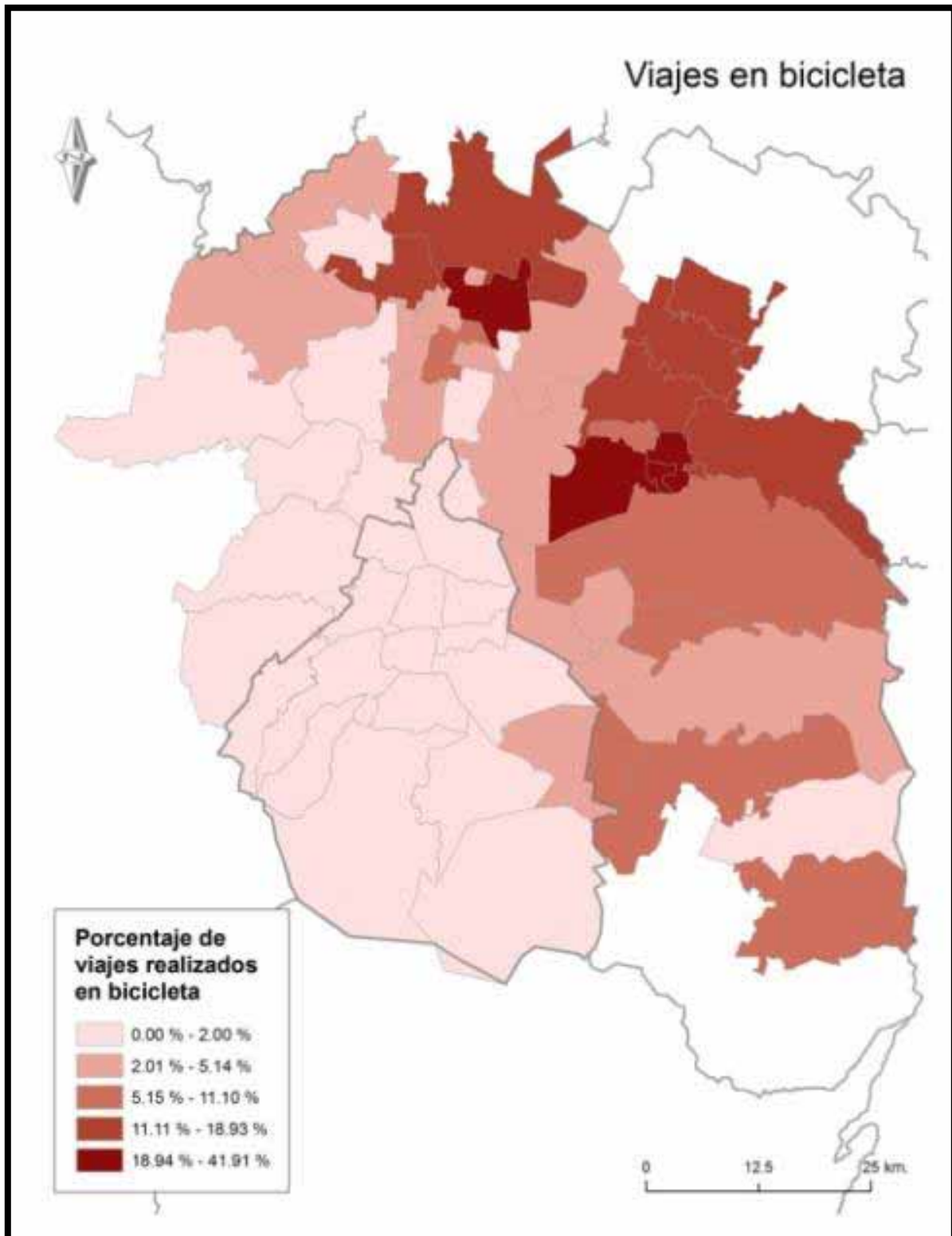
¿Qué propondría para incentivar el uso de la bicicleta entre las mujeres?

Un cambio de actitud, aparte de que te hace mantenerte en forma la bicicleta, te mantiene mentalmente activa porque te tienes que cuidar, te tienes que fijar, tienes que usar tus 5 sentidos y hasta más, tienes que estar ahí sobre tus manos, tu manubrio y tus pedales, entonces las mujeres nos mantendríamos activas, dejaríamos un poco la flojera, mantendríamos nuestra figura bien, gastaríamos la energía que tenemos todos y nuestra actitud empezaría a cambiar hacia nuestra familia, hacia los que nos rodean, yo las invito a que usen la bicicleta.

La otra vez estaba pensando cómo hacerle, pensaba usar un chaleco que dijera: "Anímate a usar tu bicicleta". A mis hijas yo las veo contentas con su bicicleta y a mí pues más y más me da gusto pues ser un ejemplo a seguir, que no tengan miedo, los automovilistas son gente como nosotros. [Cuando soy automovilista] obviamente yo respeto a los ciclistas pero yo invito a que también [los ciclistas] respeten a los automovilistas y las vías sobre todo.

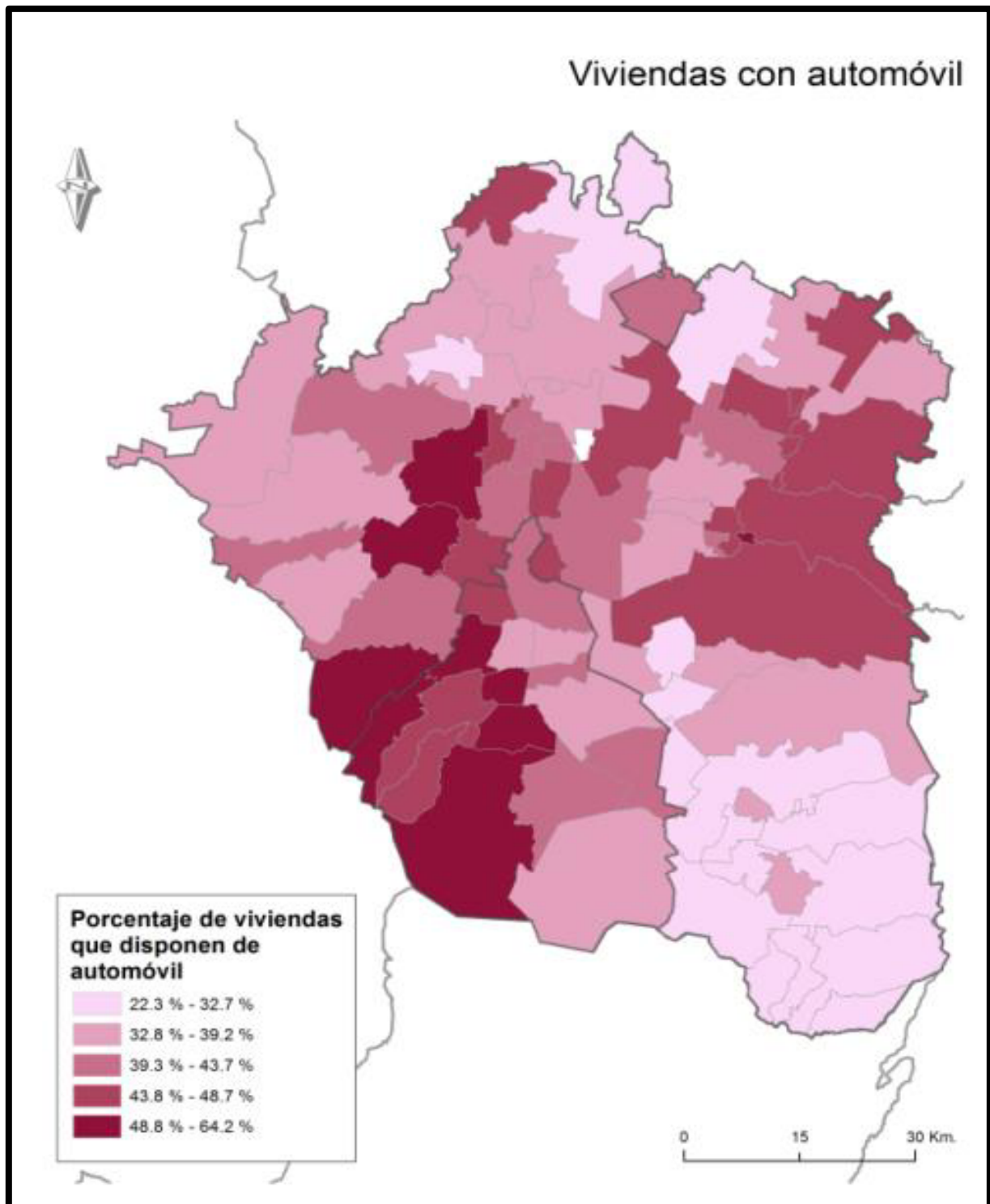
¡¡ANÍMATE A USAR LA BICICLETA!!

Mapa 1. Viajes en bicicleta en la Zona Metropolitana del Valle de México



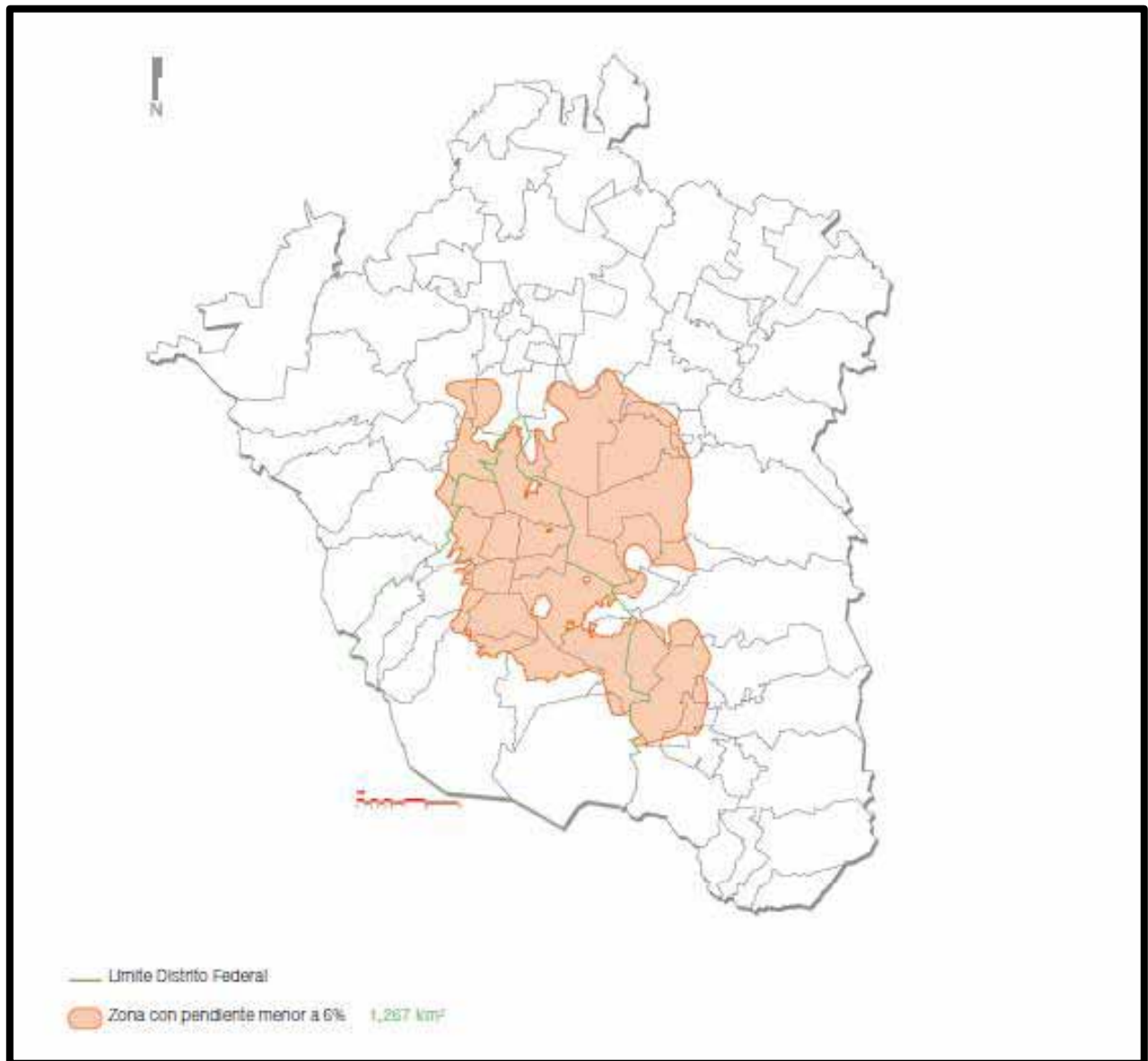
Fuente: Pérez (2013). Elaborado por Samantha Camacho con datos de la EOD 2007

Mapa 2. Viviendas con automóvil en la Zona Metropolitana del Valle de México



Fuente: Pérez (2013). Elaborado por Samantha Camacho con datos del Censo de Población y Vivienda, 2010

Mapa 3. Área ciclable de la Zona Metropolitana del Valle de México



Fuente: GDF, SEDEMA. Estrategia de Movilidad en Bicicleta, 2009, p. 23.